

CZÖVEK CSABA

Közlekedési árnyak a magyar jog útvesztőjében¹

Absztrakt

Tanulmányom célja, hogy rávilágítsak az emberek egy része által használt, egyre szélesebb körben elterjedő elektromos rollereket érintő problémákra, amelyek e mikromobilitási eszközökkel való közlekedés során ütközik ki leginkább. A jelenlegi szabályozatlanság és az ebből adódó, hatóságok közötti eltérő álláspontok kutatására inspirált, amelyek a különböző jogértelmezések miatt alakultak ki. Kutatásom első felében az átlagemberekkel töltöttem ki online kérdőívet az elektromos rollerrel történő közlekedéssel kapcsolatban. A második felében pedig olyan rendőrökkel készítettem interjúkat, akik munkájuk során intézkedtek az ilyen eszközökkel közlekedő személyekkel szemben. Az eredmények rávilágítanak a jelenlegi helyzetre, mely a jogalkotó részéről fennálló hiányosságok tükrében a közlekedésben részt vevők számára óriási probléma forrása. A jelenlegi helyzet orvoslására egy komplex jogszabályi rendszert dolgoztam ki, amihez tanulmányoztam azokat az országokat, ahol ezeknek az eszközöknek a használatát szabályozták.

Kulcsszavak: roller, mikromobilitási eszköz, elektromos roller, baleset

Abstract

The purpose of my study is to shed light on the problems affecting the increasingly widespread electric scooters used by a part of the people, which are most evident when traveling with these micro-mobility devices.

The current lack of regulation of the above instruments and the resulting differing positions between the authorities - which arose due to different

¹ A Rendőrség Tudományos Tanácsa a Rendőrségi Tanulmányok jelenlegi számában fiatal kollégák TDK díjazott tanulmányát jelenteti meg a tehetséggondozás jegyében.

legal interpretations - inspired research. In the first half of my research, I filled out an online questionnaire with ordinary people about traveling by electric scooter. In the second half of my research, I conducted professional interviews with police officers who took action against people using these devices during their work. My research sheds light on the current situation, which, in view of the deficiencies on the part of the legislator, is the source of a huge problem for those participating in transport. To remedy the current situation, I developed a complex legal system, during which I studied the regulations of the countries in relation to these micromobility devices, where they were regulated.

Keywords: scooter, micromobility device, electric scooter, accident

Bevezetés

„Egy 19 éves karmacsi férfi 2022. július 4-én 21 óra 30 perc körül személyautóval közlekedett Keszthelyen a Georgikon utcában a Kastély utca irányából. A Deák Ferenc utca kereszteződéséhez érve balra kanyarodás során nem biztosított elsőbbséget a vele szemből érkező és jobbra kis ívben, szintén a Deák Ferenc útra kanyarodó 11 éves tikosi lány által vezetett kivilágítatlan elektromos roller részére, és a gépkocsi jobb elejével elütötte. A baleset következtében a rolleres megsérült”²

„A nyugdíjas férfi idén májusban, a délutáni órákban fogyasztott el nagyobb mennyiségű szeszes italt, majd súlyos fokú ittas állapotban gépi üzemmódban – a gázkart húzva – közlekedett Nyíregyháza utcáin elektromos rollerével. Az idős férfi a Kert utcán ráhajtott egy útpadkára, és ittasága miatt felborult. Mivel zúzódásos sérüléseket szenvedett, a járókelők értesítették a mentőket és pechére a rendőrséget is. A férfi elkerülhette

² Zala megyei összesítő. Rendőrség hivatalos honlapja. 2022. július 5.

Forrás: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/helyi-hirek/zala-megyei-osszesito-1281>

Letöltés ideje: 2023.08.11.

volna a büntető eljárást, ha a rollert nem gépi üzemmódban, hanem lábbal hajtva használja. Az ügyészség így vádat emel ellene ittas állapotban elkövetett járművezetés vétsége miatt, és vádiratában pénzbüntetésre, járművezetéstől eltiltásra és a bűnügyi költség megfizetésére tesz indítványt – közölte a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Főügyészség.”³

„A rendőrségre 2023. március 25-én 1 óra 40 perckor érkezett a bejelentés,

hogy Nyúlon a Tavasz utcában egy elektromos rollerre ráesve találtak egy személyt. A rendelkezésre álló adatok alapján egy 41 éves férfi az elektromos járművel eddig tisztázatlan körülmények között elesett. A balesetben a férfi olyan súlyosan megsérült, hogy a kikerkező mentők az életéért hiába küzdöttek, belehalt az elszenvedett sérüléseibe. A Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya vizsgálja a baleset bekövetkezésének okát és a körülményeket.”⁴

Jelenleg a Győr-Moson-Sopron Vármegyei Rendőrfőkapitányság Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály állományában dolgozom, baleset-helyszínelő beosztásban. Munkám multifunkcionális, melynek során az egyik legfontosabb feladatom, mondhatnám „fő profilom” a közlekedési balesetek helyszínelése, valamint azok gyors és szakszerű feldolgozása.

³ Ittasan felborult elektromos rollerével a Kert utcán – eltilthatja a bíróság a járművezetéstől. 2022. szeptember 23.

Forrás: <https://www.szon.hu/helyi-kek-hirek/2022/09/ittasan-felborult-elektromos-rolle-revel-a-kert-utcan-eltilthatja-a-birosag-a-jarmuvezetestol>

Letöltés ideje: 2023.08.11.

⁴ Egy személy életét veszttette Nyúl belterületén. Győr-Moson-Sopron Vármegyei Rendőrfőkapitányság. 2023. március 25.

Forrás: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/utinfo/baleseti-hirek/egy-szemely-etet-vesztette-nyul-belteruleten>

Letöltés dátuma: 2023.08.11.

A másik legfontosabb küldetésem a balesetmentes időszak minél hosszabb időn keresztül történő fenntartása, azaz a közlekedési balesetek megelőzése. További feladataim közé tartozik a közlekedés biztonságának javítása, valamint a helyes közlekedési kultúra kialakítása. Napjainkban a közlekedés reneszánszát éli, melynek célja nem változott: *„A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra.”*⁵

Az urbanizáció következtében a közlekedési eszközök jelentős átalakuláson mennek keresztül, melynek következtében újfajta közlekedési eszközök jelennek meg. Ez többek között a klímavédelemnek, a turisztikának is köszönhető.⁶ Ezeket együttes összefoglaló néven mikromobilitási eszközöknek nevezzük, melybe beletartoznak az elektromos rollerek, egykerekes elektromos kerékpárok, howboardok, elektromos gördeszkák stb. Ezek az eszközök kis méretűek, alacsony sebességgel is képesek közlekedni, és egyfajta egyéni közlekedésnek számítanak a városon belül.⁷

A fent felsorolt okok miatt az emberek körében a mikromobilitási eszközök az elmúlt időben egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek, mert általuk a tömegközlekedés kiváltható lett, ezáltal az ember kényelemérzete, valamint az időtől való függetlenség megmaradt. Megjelenésük, egyre széles körben történő elterjedésük, valamint használatuk miatt azonban speciális problémák forrásává váltak.

Ezek a problémák közlekedési konfliktusokat eredményeznek a közlekedés egyéb résztvevőivel, a gyalogosokkal, a kerékpárosokkal és a gépjárművezetőkkel egyaránt. A konfliktusok egyre több balesetet is előidéznek, amelyeket a kimenetelüktől függetlenül a sajtó munkatársai felkapnak, egyúttal felhívva a figyelmet a jelenlegi szabályozatlanságra is. Ugyanis

⁵ Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. Belügyi Szemle 2011/10. szám. 5. o.

⁶ Ambrus István – Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: A 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar Jog 2020/1. szám. 1–12. o.

⁷ Felföldi Péter: Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten. Belügyi Szemle 2021/7. szám. 1239–1259. o.

valójában nem az a baj, hogy ezek az eszközök megjelentek, illetve hogy némelyikük nagyobb népszerűségnek örvend más járművekhez képest, hanem az, hogy megjelenésükkel egyidőben nem történt meg a jogalkotó részéről a szabályozásuk.

Azonban ne gondoljuk azt, hogy ez csak nálunk jelent nehézséget. A probléma fennáll a környező országokban és az Európai Unió más tagállamaiban is, azaz például a tőlünk jóval fejlettebb és jóval komolyabb közlekedési kultúrával rendelkező Németországban, Franciaországban is. Ezen országokra, az ott okozott problémákra, valamint a rájuk adott jogalkotói válaszokra dolgozatomban külön kitérek. De most kanyarodjunk vissza hozzánk.

A szabályozatlanság nem csak a jogalkalmazó – például a rendőrség – számára okoz fejtörést, hanem azoknak is, akik ezeknek az eszközöknek a használói. És itt nem számít, hogy saját tulajdonként vagy bérleményként használják azokat. Hiszen tudjuk, hogy a közúti közlekedés egy össznépi társasjáték, melyben mindannyian részt veszünk. A felmerülő kérdések az alábbiak: Hol, hogyan közlekedjenek velük a használói? Szükséges-e hozzájuk vezetői engedély? Közlekedhetnek-e velük ittas vagy bódult állapotban következmények nélkül? Szükséges-e rájuk biztosítás? De talán a legfontosabb kérdés az, hogy szükséges-e a használatuk során valamilyen passzív biztonsági eszköz.

Dolgozatom témaválasztásának fő oka a mikromobilitási eszközök, ezen belül az elektromos roller használatának jelenlegi szabályozatlansága volt. Feltárom, hogyan történt az elektromos roller hatályos normákba történő bepréslése a jogalkalmazók részéről, valamint ismertetem az általuk alkotott véleményeket, álláspontokat. Betekintést nyerünk majd a külföldi országok szabályozásába, hogy hogyan próbálkoztak ezeknek az eszközöknek a biztonságosabbá tételével. Kínálok egy magam alkotta definíciót, továbbá bemutatom, hogy a jogalkotó helyében én hol helyezném el az elektromos rollert a járművek között, illetve hogyan alakítanám ki a szabályozását.

További célom ezen eszközök olyan aspektusokból történő vizsgálata, amely a gyakorlat számára elgondolkodtatóak lehetnek, és nem utolsósorban hasznosnak bizonyulhatnak.

A roller jelentése

A magyar nyelv értelmező szótára szerint a roller jelentése: *„Két kis kerekre szerelt deszkalapból és az első kereket irányító kormányrúdból álló játékszer, melyre a gyermek rááll, és egyik lábával a földön előre taszítja magát.”*⁸

A roller felépítése

A roller egy két keréken haladó eszköz, mely az első kerék középpontjára szerelt kormányrúd balra-jobbra forgatásával, mozgatásával irányítható. A roller lábtartóval, fékberendezéssel vagy fékberendezésekkel rendelkező eszköz. Az eszköz három vagy négy keréssel is rendelkezhet, ez a változata kisebb gyermekek számára készül. Az eszköz az alábbiak szerint használható.

A szerkezet vezetője az eszközön álló helyzetben helyezkedik el. A két kereket összekötő lábtartón az egyik lábával áll, mindkét kezével a kormányt fogja, és a másik lábával az úton tolja magát. Az emberi hajtást, mely az előre haladást segíti, egy elektromos motor is kiválthatja. A rollernek ezek alapján két típusa van: az egyiket csak emberi erő hajtja, a másikat pedig egy motor, ahol az emberi hajtás szintén lehetséges.

⁸ Roller szó jelentése. A magyar nyelv értelmező szótára.

Forrás: <https://mek.oszk.hu/adatbazis/magyar-nyelv-ertelmezo-szotara/kereses.php?kereses=roller>

Letöltés ideje: 2023.08.30.

Az elektromos roller veszélyei

Az elektromos roller szerkezetét tekintve egy könnyű felépítésű eszköz, mely nem rendelkezik olyan karosszériával, ami egy esetlegesen bekövetkezett balesetkor valamilyen erőt elnyelne, ezáltal a védtelen közlekedők között említhetjük.⁹ Az eszközzel történő irányváltoztatás során az irányjelzés kivitelezésénél a kormányrúd egy kézzel történő fogása labilissá teheti annak vezetőjét, illetve a kerekek átmérője is okozhat bajt. Az útesten, kerékpárutakon, gyalogutakon előforduló, valamint a járdák mellett kitelepített fák gyökerei által okozott kitüremkedések, azaz úthibák, illetőleg az akna fedlapok szintkülönbségei gátat képeznek, ezáltal veszélyforrást jelentenek a rollerezőkre.¹⁰ További probléma a passzív biztonsági eszközök hiánya, ugyanis a bukósisak, valamint a térd-, könyök- és gerincvédő viselése komoly testi sérülésektől védhet. Ezeknek a meglétét egy esetlegesen bekövetkezett baleset során is vizsgálni, rögzíteni kell.¹¹

Releváns továbbá, hogy a vezető rendelkezik-e valamilyen közlekedési ismerettel, mennyire van tisztában az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) szabályozásaival.

Problémát jelent még az eszközök közlekedésben való részvétele kapcsán azok túlzott csendessége, sebessége, valamint hirtelen történő gyorsulása. Említést kell tennünk az ittas vagy bódult állapotban történő vezetésről, mely szerek hatására a járművezetők reakcióideje jelentős mértékben megnő, ez pedig komoly baleseti veszélyforrás.

⁹ Felföld Péter – Málík Zoltán: Védtelen közlekedők láthatósága. Közbiztonsági Szemle 2021/2. szám. 23–39. o.

¹⁰ Skorka, T.: E-roller: Járda vagy útestet? Új Magyar Közigazgatás 2018/1. szám. 19–24. o.

¹¹ 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 44. pont bc) alpont.

Az elektromos roller megjelenése

Sokan azt gondolhatnánk, hogy az elektromos roller a XXI. század alkotta találmány, mely az alternatív közlekedés egyik úttörőjeként jelentkezik napjainkban. Óriási népszerűségét az elektromos roller a könnyed kezelhetőségének, valamint a jutányos árának is köszönheti. Mindezek ellenére nem a XXI. század nagy találmánya. Ahogy tartja a mondás: „*Nihil novi sub sole.*” – „*Nincs új a nap alatt.*” Az elektromos rollert ugyanis a XIX. században találták fel, szabadalmaztatták és használták először.

Elektromos roller története

A motoros roller feltalálása Mr. Ogden Bolton nevéhez fűződik, aki 1895-ben megalkotta és szabadalmaztatta az eszközt. Olyan járművet tervezett, melynek hátsó kerekét egy elektromos motor hajtja meg. Az egyenáramot egy olyan akkumulátorról kapta, melynek a teljesítménye 10 volt, és 100 amper feszültséget adott le. A járművek gyártását az Ajax Motor cég kezdte meg. Ezek a rollerek egy robosztus, testes járműnek számítottak akkori-ban.¹²

A jármű korabeli elterjedéséhez az első világháború elhúzódása nagyban hozzájárult, mivel a hétköznapi életben az üzemanyagokkal spórolni kellett annak érdekében, hogy a fronton részt vevő és harcoló járművek részére az üzemanyag-ellátás folyamatosan biztosítva legyen. Ezen körülmények miatt az Egyesült Államokban, valamint Nagy-Britanniában, azaz az antant oldalon megjelent egy új járműtípus, az úgynevezett „autoped”, vagyis a motoros roller.

A rollereket a New York város Long Island City negyedében található Autoped Company cég gyártotta 1915 és 1921 között. Ezek a járművek az

¹² Elektromos roller történelem – 100 év után sikerült újra feltalálni. SHIFT Flotta Blog. 2020. július 28.

Forrás: <https://www.rollerflotta.hu/post/elektromos-roller-tortenelem-100-ev-utan-sikerult-ujra-feltalalni>

Letöltés ideje: 2023.08.30.

üzemanyag-takarékosság szimbólumai lettek, hiszen a benzint akkoriban csak jegyre lehetett vásárolni. Az autopedeket New York város postaszolgálatának munkatársai, a kézbesítők használták. Benzinmotorral működtek, de jóval kevesebbet fogyasztottak a drága üzemanyagból, mint egy autó vagy éppen egy motorkerékpár.

A járművet az első keréken keresztül egy négyütemű léghűtéses motor hajtotta, melynek a teljesítménye százötvenöt köbcentiméteres volt, és akár 32 km/h sebesség elérésére is képes volt. Az autopedek feltalálását a gyermekek által használt rollerek ösztönözték, melyek két kerékkel rendelkeztek, átmérőjük pedig huszonöt centiméteres volt. A két kereket egy lapos felület kötötte össze, melyen állni lehetett, és azokat egy kerékpárhoz hasonló kormányozlop előretolásával lehetett bekapcsolni a kuplungot, míg hátra húzása kikapcsolta azt, és egyben fékezte a járművet. A jármű gyorsítása gázkar segítségével volt lehetséges, mely a kormányon volt elhelyezve.

A járművek azonban nem csak a postaszolgálatnál voltak nagyon népszerűek. New York bűnbandái is kedvelték, mivel a cselekmények elkövetése után igen gyors és egyszerű módját jelentette a rendőrségi intézkedés alóli kibúvásnak. A menekülésnél nagy előny volt, hogy a szűk, zsúfolt New York-i utcákon könnyen el lehetett tűnni vele. Amíg az autopedek Amerikában a postaszolgálat és a bűnbandák körében voltak elterjedtek, addig Nagy-Britanniában a polgári lakosság körében voltak közkedveltek.

A jármű egyfajta divatot teremtve tömegcikké vált, mely politikai üzenetet is hordozott magában. A járművet több cég, mint a német Krupp, a motorkerékpárokat gyártó brit ABC Motorcycles és a szintén brit Gloster Aircraft Company repülőgépgyár is elkezdte gyártani. Az újabb típusok már jóval erősebbek és kényelmesebbek voltak, és a városkép szerves részét képezték. Az első világháború végeztével a járművek egyszerűen kimentek a divatból. Az Autoped Company már 1921-ben abbahagyta gyártását, utolsóként a Krupp gyártotta őket 1919-től 1922-ig. Az autopedek az

első és második világháború között nagyobb kiterjedésű katonai bázisokon voltak láthatók, mint egyszemélyes járművek.¹³

Az elektromos roller, mint egy mozgalom szimbóluma

A Nagy-Britanniába érkező első autopedet Sir Henry Normann újságíró szerezte meg. A járművet feleségének, Florence Priscillának szánta ajándékba. Florence Priscilla egy prominens szüfrazsett volt. Édesanyja, Laura McLaren a nők jogaiért harcolt, mely úton lánya is követte. 1916-ban hatalmas feltűnést keltett Florence Priscilla, amikor az autopedjével munkába indult. (Ezt a „jelenséget” egyébként egy korabeli fotós megörökítette, mely fotó a világhálón is megtalálható napjainkban.) Ennek köszönhetően az autoped a szüfrazsettmozgalomban részt vevők körében is közkedve vált, és hamar elterjedt.¹⁴

Az elektromos roller fejlődése

A járművön a megjelenésétől számított ötven évvel később számos átalakítás történt, ami azonban még nem eredményezett szembetűnő sikert. A meghajtásával kapcsolatban az Union Carbide cég alkalicellákat használt. Karl Kordesch pedig olyan hibrid rollert tervezett, amely negyven kilométer távolságot volt képes megtenni. 1974-ben az Auranthic Corp névvel fémjelzett cég olyan roller gyártásába kezdett, amelynek végsebessége elérte a nyolcvan kilométer/órát. A rengeteg változtatás nem vezetett eredményre, nagy áttörést ezek az átalakítások sem hoztak. A jármű biztonságossá tételével, akkumulátorával, meghajtásával kapcsolatban a fejleszté-

¹³ A világ első motoros rollere az első világháború alatt jött divatba. Múlt-kor. 2018. november 10.

Forrás: <https://mult-kor.hu/a-vilag-első-motoros-rollere-az-első-vilaghaboru-alatt-jtt-divatba-20181112>

Letöltés ideje: 2023.08.14.

¹⁴ A világ első motoros rollere az első világháború alatt jött divatba. i.m.

sek az elmúlt tíz évben sem álltak le. Jelentős előrelépést a kis méretű elektromotorok első kerékbe építése jelentett, ami a meghajtás terén volt előnyös. Az akkumulátorokkal kapcsolatban az energiasűrűség, a tölthetőség valamint a kapacitás villámgyors fejlődésnek indult. Ennek köszönhetően a hatótávolság egy töltéssel 30–50 km lett.¹⁵ Az elektromos roller árának csökkenése, valamint a rollermegosztók megjelenése tömegek számára tette elérhetővé napjainkban ezt a mikromobilitási eszközt.¹⁶

Az elektromos roller megjelenése Magyarországon

Arra vonatkozó adattal, hiteles információval, hogy az első elektromos roller pontosan mikor, milyen formában, milyen kivitelben jelent meg Magyarországon, nem rendelkezem. Azonban az biztos, hogy az elektromos rollerek Budapesten 2019-ben közösségi rollerszolgáltatón keresztül jelentek meg nagyobb mennyiségben.¹⁷

Az első eszközök megjelenésénél fontos lenne azt tisztázni, hogy roller fantáziánévén piacra dobott eszközök milyen kialakítással, szerkezettel kerültek forgalomba. A szerkezet szempontjából vizsgálni lehetne, hogy az első forgalomba került példányok rendelkeztek-e üléssel vagy nem. Ugyanis ha rendelkeztek, akkor az azt mutatná, hogy egy olyan járművet engedtek piacra, mely teljesítményétől függően a KRESZ által jól behatárolt valamely járműkategóriába sorolható, például segédmotor-kerékpár vagy motorkerékpár. Csakhogy az új eszközt egy olyan fantáziánévvel illették, amely a KRESZ számára nem értelmezhető. A kettő közt ugyanis óriási különbség van. Úgy vélem, hogy ha ez valóban így történt, akkor ezeknek az eszközöknek a vásárlóit megtévesztették. Az viszont bizonyos, hogy a 2019-ben megjelenő bérelhető elektromos eszközök ülés nélkül kerültek forgalomba.

¹⁵ Remsei, S.: Az elektromos roller – lehetőség vagy csapás. Lépések: A fenntarthatóság felé 2019/3. szám. 12–13. o.

¹⁶ Elektromos roller történelem – 100 év után sikerült újra feltalálni. i.m.

¹⁷ Felföldi, P. & Harangozó, V.: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzete, különös tekintettel az e-rollerekre. Közbiztonsági Szemle 2021/1. szám. 45–60. o.

Később ezek a rollerek több megyében is használatosak lettek, ami a rollermegosztók egyre szélesebb körben történő elterjedését eredményezte. A bevásárlóközpontokban, valamint internetes oldalakon olyan eszközök is megvásárolhatók lettek, melyek üléssel vagy anélkül kerültek kereskedelmi forgalomba. Továbbá mára egyre több személy rendelkezik saját tulajdonú elektromos rollerrel, és a számuk az elkövetkező időben vélhetően nőni fog.

Az elektromos roller jogi helyzete

„Nem tudjuk, ki mérte az első csapást, mi vagy ők. De azt tudjuk, hogy mi perzseltük fel az eget.”

Ez a részlet az 1999-ben készült Mátrix című film szövegéből való, és jól jellemzi az elektromos rollerrel kapcsolatos teóriákat. Arra vonatkozóan, hogy pontosan mikor és milyen formában, szerkezettel jelent meg – mint ahogy erre már a fentiekben is utaltam –, nem rendelkezem adattal, ezért azt az időintervallumot sem tudom pontosan behatárolni, hogy mikor is kezdődtek az elektromos rollerrel kapcsolatos problémák.

A közelmúltban történt azonban egy olyan esemény, melynek hatására elkezdődött az elektromos rollerrel kapcsolatos jogi tortúra, vagy dolgozatom címére utalva a jogi útvesztőből való kiút keresés. Ez a folyamat a jogalkotás „szentélyében”, a magyar Országgyűlésben egy parlamenti felszólalással vette kezdetét.

A DK-s Vadai Ágnes intézett írásbeli kérdést a belügyminiszterhez: *„Miért segédmotoros kerékpár az elektromos roller? Avagy a rendőrség szándékosan akar baleseteket okozni az elektromos rollerekkel az utakon?”* címmel. Pintér Sándor válaszában azt közölte, hogy *„az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak*

segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni.” Hozzátette, hogy a rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni.¹⁸ Ez a „párbeszéd” 2019-ben zajlott, így ezen időhöz lehet tenni az elektromos rollerek komolyabb mértékű elterjedését.¹⁹

Fentiek következtében kezdődött el a „jogászkodás”. Ez volt az a pillanat, amikor az elektromos roller az „árnyak” közül előlépett, és megpróbálkoztak a magyar jogban való elhelyezésével.

A belügyminiszter írásbeli válasza után a rendőrség is egyfajta állásfoglalást adott ki a végrehajtó állomány részére az elektromos rollerekkel történő intézkedések kapcsán, illetve ezt követően az ügyészség sem maradt szótlan. Ettől kezdve egymásnak feszültek a különböző nézetek, és kezdetét vette az az „értelmezési háború”, amely napjainkban is zajlik.

Üléssel rendelkező elektromos roller

Ahogy már utaltam rá, most ismét kiemelem, hogy nagyon relevánsnak találom az elektromos roller szerkezetét, véleményem szerint ez egy sarkalatos kérdés.

Tekintettel arra, hogy az Európai Unió rendelkezései részét képezik hazánk jogrendszerének, ezért fontos megemlíteni az Európai Parlament és a Tanács a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motor-kerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendeletét (továbbiakban: Rendelet), mely az alábbiakat tartalmazza:

A 2. cikk (2) bekezdés j) pontja értelmében a rendelet hatálya nem terjed ki azon járművekre, amelyek nem rendelkeznek legalább egy ülőhellyel. E

¹⁸ Válasz a „Miért segédmotor kerékpár az elektromos roller? Avagy a rendőrség szándékosan akar baleseteket okozni elektromos rollerekkel az utakon?” című írásbeli kérdésre (K/7930/1. iromány).

Forrás: <https://www.parlament.hu/irom41/07930/07930-0001.pdf>

Letöltés ideje: 2023.08.15.

¹⁹ Felföldi, P. & Harangozó, V.: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzete, különös tekintettel az e-rollerekre. Közbiztonsági Szemle 2021/1. szám. 45–60. o.

pont értelmében megállapítható tehát, hogy az a jármű minősül segédmotor-kerékpárnak, amely legalább egy ülőhellyel rendelkezik. Vagyis a segédmotor-kerékpárnak mindenképpen ülőhellyel kell rendelkeznie.

A Rendelet egyébként az ülőhely fogalmát is meghatározza, mely szerint ülőhely:

- a) a vezető vagy egy utas számára helyet biztosító nyereg, amelyet lovaglóülésben ülve használnak; vagy
- b) bármely olyan ülés, amely helyet képes biztosítani a vezető esetében legalább egy 50%-os felnőtt férfi méretű próbabábuinak.²⁰

A Rendelet értelmében az olyan elektromos roller tekinthető segédmotor-kerékpárnak, mely ülőhellyel rendelkezik.

Ha azokat az eszközöket vesszük górcső alá, melyek elektromos roller néven futnak az üzletekben, és a fent említett rendelet alapján meghatározott szerkezeti elemmel rendelkeznek, akkor a teljesítményük alapján vagy segédmotor-kerékpárnak vagy motorkerékpárnak tekinthetők. Ez érdemel némi magyarázatot, mely a marketing menedzserek leleményességében keresendő. Ők találtak ugyanis egy olyan „kiskaput”, mely a KRESZ számára ismeretlen, és jelenleg nincs szabályozva, ennek következtében, valamint az üzletpolitikát előtérbe helyezve piacra dobtak egy eszközt, melyet olyan fantáziánévvel láttak el, amelyet még nem szabályozott a magyar jogrendszer.

Véleményem szerint ez a kis „csel” egy erős félretájékoztatást jelent a fogyasztók számára, és ezzel párhuzamosan felróhatóságot eredményez az eladók irányába. Ezt a tényt az is alátámasztja, hogy azon eszközöket, me-

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács. (2013. január 15.) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű járművek típusjóváhagyásáról és a járművek felügyeletéről. Az Európai Unió Hivatalos Lapja. 2013. 52–128. o.

Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>
Letöltés ideje: 2023.08.15.

lyek üléssel rendelkeznek, már többnyire elektromos robogóként árusítják,²¹ de még megtalálhatók elektromos roller²² névvel is. Ezért lenne fontos azt tisztázni, hogy az első eszközök, melyek megjelentek az üzletek polcain, milyen szerkezettel, műszaki jellemzőkkel kerültek forgalomba.

Üléssel nem rendelkező elektromos roller

Álláspontom szerint a fenti eszköz járművek közé történő besorolása nem okoz gondot, azok könnyen behatárolhatók. A probléma az olyan eszközökkel kezdődik, melyek üléssel nem rendelkeznek.

Ahhoz azonban, hogy a jelenlegi helyzetet jobban megértsük, ismerünk kell a KRESZ „A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak” című részét. Itt találunk meghatározásokat, melyeket a jogszabály taxatív módon felsorol, majd leírja a jelentésüket.

Előre bocsátom, hogy olyan fogalmat, hogy roller, elektromos roller, nem találunk. A KRESZ-ben 2014 óta nem történt fogalmakat érintő változás.

„A fogalmak módosítása óta további olyan eszközök jelentek meg az utakon, amelyek minősítése elengedhetetlenül szükséges. Ezen eszközök leginkább a kerékpárokhoz és a segédmotoros kerékpárokhoz hasonlító paraméterekkel rendelkeznek. Tömeges az emberi erővel vagy elektromos motorral hajtott rollerek, gördeszkák, görkorcsolyák közlekedési részvétele, különösen a nagyvárosi forgalomban. Találkozhatunk – akár emberi erővel, akár elektromos motorral hajtott – egykerekes kerékpárokkal is. Ezek az eszközök a jelenlegi fogalomrendszerben nem pontosan kategorizálhatók, így a jogalkotási lépés elengedhetetlen.”²³

²¹ Elektromos roller történelem – 100 év után sikerült újra feltalálni. i.m.

²² Techsend Electric Scooter Cyber Monster elektromos roller – fekete.

Forrás: <https://techsend.hu/elektromos-robogo-kugoo-kirin-m4-pro-nyereggel/>
Letöltés ideje: 2023.08.15.

²³ Fülöp, Á., Fülöp, N. & Major, R.: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban (4., hatályosított, bővített kiadás). HVG-ORAC. 2021. ISBN: 978-963-258-518-5

Továbbá nem találkozunk olyan fogalmakkal sem, mint például segway, hoverboard, elektromos egykerekű és a mostanában egyre nagyobb népszerűségnek örvendő elektromos gördeszka. Ezen eszközök – melyek sorában az elektromos rollert is értem – grammatikai értelmezése alapján nem tekinthetők járműveknek, így ebből következik, hogy ezen eszközök vezetőire a KRESZ 21.§-ában található, a gyalogosokra vonatkozó szabályok vonatkoznak. Ez alapján pedig az elektromos roller teljesítményétől el kell vonatkoztatni, tehát ezek az eszközök játékszernek tekinthetők.

Ez a teória igen megosztja a jogalkalmazók világát, mivel sokan azt az álláspontot képviselik, hogy flexibilisebb érvelés lehet indokolt, mely alapján az elektromos roller a jármű fogalmi meghatározásába sorolható. Ez a gondolkodás nem mond ellent az európai uniós szabályozásnak sem, ugyanis a Rendeletben „csak” egy minimum szabályról van szó, melytől a tagállami szabályozás – amennyiben a rendeletben előírtakat maradéktalanul teljesíti – eltérhet, mégpedig olyan formában, hogy a fokozott felelősség hatáskörét további esetkörökre is kiterjeszti.²⁴

Az elektromos rollerhez visszakanyarodva ismét kiemelendő, hogy a KRESZ számára ismeretlen fogalomról van szó, továbbá az nem rendelkezik üléssel, így az ezen eszközzel közlekedő személyekre a gyalogosra vonatkozó szabályok irányadók. Mindezekre figyelemmel van, aki úgy tekint az elektromos rollerrel közlekedő személyre, mintha gyalogos lenne, és van, aki a segédmotor-kerékpárok közé sorolja.

Az elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok

A jogalkalmazók körében tehát vitatott az elektromos roller jogi megítélése. Nagyon ingoványos ez a talaj, melyről mindenki más irányba lép. A

²⁴ Ambrus, I. & Orosz, N.: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: A 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar Jog 2020/1. szám. 1–12. o.

rendőrség a hatályos jogi normák soraiból a segédmotor-kerékpárt és a kerékpárt olvassa ki. Az ügyészség álláspontja, értelmezése szerint nem lehet segédmotor-kerékpár, ugyanis az valójában jármű.

A járásbíróságok ítéletei egymással teljesen ellentétesek: van, ahol gyalogosként, és van, ahol segédmotor-kerékpárként tekintenek a rollerre és a rollerre. Van olyan törvényszéki ítélet, mely szerint az azzal közlekedő gyalogosnak számít. A Kúria értelmezése szerint viszont gépi meghajtású járműnek minősül.

Hogy miért ennyire eltérőek az álláspontok, az vélhetően a jogértelmezésben keresendő. Jogértelmezés során öt szintet különböztetünk meg egymástól. Ezek a nyelvtani, logikai, rendszertani, történeti, valamint teleologikus szint, melyek egymásra épülnek. Ha egy szint nem hoz eredményt, akkor lépünk a következő szintre.²⁵ A szintek bővebb ismertetése hosszadalmas lenne, fontosabbnak találom a fenti nézőpontok részletesebb megismerését. Ismételten felhívom a figyelmet és hangsúlyozom, hogy az eltérő állásfoglalások ugyanazon jogszabályokból származnak.

Az elektromos roller a rendőrség álláspontja szerint

A rendőrség hivatalos oldalán, internetes felületén az elektromos rollerrel kapcsolatban nem találtam olyan közleményt, mely a hivatalos álláspontot képviselné a rendőrség részéről.²⁶

Ezen a ponton visszakanyarodom dolgozatom elejéhez, ahol leírtam, hogy a belügyminiszter kéri a rendőrséget, hogy ezen eszközök használóira úgy tekintsenek, mint a segédmotor-kerékpárok vezetőire. Tekintettel arra, hogy a belügyminiszter irányítja a Belügyminisztériumot, melyhez a rendőrség is tartozik, így a rendőrség ezen álláspontot képviseli.

²⁵ Major, R.: A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. Belügyi Szemle 2018/12. szám 82–88. o.

²⁶ Rendőrség hivatalos oldala

Forrás: <https://www.police.hu>

Letöltés ideje: 2023.08.22.

Az e-rollerrel, főleg az azzal történt közúti közlekedési balesettel kapcsolatban több esetben – már az említett parlamenti felszólalást megelőzően – kérték az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának, valamint az ORFK Igazgatásrendészeti Főosztályának a segítségét a vármegyék 2017-ben, illetve 2018-ban. Itt fontos hangsúlyozni, hogy egyedi esetekről van szó, az adott jármű konkrét teljesítményével.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya, valamint az ORFK Igazgatásrendészeti Főosztálya egyeztetett álláspontja a következő volt: „A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 1. számú függeléke tartalmazza egyes fogalmak meghatározását.

Az állásfoglalás szempontjából releváns fogalmak az alábbiak:

- Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék és a gépi meghajtású kerekesszék – ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermek-kocsi és a talicska – azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.
- Gépjármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.
- Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

- Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) a két- és háromkerekű gépjárművek típus-jóváhagyási eljárására vonatkozó 1. cikk (2) bekezdése a segédmotoros kerékpárokat két alcsoportba sorolja, azaz kétkerekű járművekre (L1e kategória), vagy háromkerekű járművekre (L2e kategória), melyek legfeljebb 45 km/ó tervezési sebességgel és az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:

Kétkerekű típus (L1e) esetében, amelynél a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, belsőégésű motor esetében, vagy
- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.
-

Háromkerekű típus (L2e) esetében, amelynél a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, ha szikragyújtású, vagy
- legnagyobb hasznos teljesítménye legfeljebb 4 kW egyéb belsőégésű motor esetében, vagy
- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.

A rendelet 3. § (3) bekezdése alapján gépjármű, mezőgazdasági vontató, lassú jármű, ezek pótkocsijai, valamint segédmotoros kerékpár belföldi üzemben tartás céljára csak típusbizonyítvány vagy forgalomba helyezési engedély alapján értékesíthető.

A rendelet „B” Függeléke 1. Cikkének (1) bekezdése szerint a két- és háromkerekű járművek típus-jóváhagyási eljárása nem vonatkozik az alábbi járművekre (így típusjóváhagyásra nem kötelezett):

- a) olyan járművekre, amelyeknél a legnagyobb tervezési sebesség kisebb, mint 6 km/ó,
- b) gyalogos vezetésű járművekre,
- c) mozgáskorlátozottak által használt járművekre,
- d) közúti- vagy terepversenyen használt járművekre,
- e) a 2000. július 1. (a 11/2000 (V. 24.) KHVM rendelettel módosított 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet B. Függelékének alkalmazási dátuma) előtt már használatban álló járművekre,
- f) mezőgazdasági és hasonló célokra használt traktorokra és gépekre,
- g) elsődlegesen szabadidős terep-tevékenységre kialakított járművekre, amelyek szimmetrikusan elrendezett kerekekkel rendelkeznek, egy kerék elöl és két kerék hátul kialakítással,
- h) pedálos rásegítéssel rendelkező kerékpárra, amely külső, folyamatos 0,25 kW névleges teljesítményű elektromos motorral rendelkezik, amelynek teljesítmény-leadása fokozatosan csökken és megszűnik, amint a jármű eléri a 25 km/ó sebességet, vagy előbb, ha a kerékpáros abbahagyja a pedál hajtását;

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben meghatározott műszaki előírások a járművek közúti közlekedésének feltételeit fogalmazzák meg. Így az ORFK álláspontja szerint helytelen az a gyakorlat, amely szerint a járművek kategóriába sorolása az alapján történik, hogy teljesítik-e az e normában előírt műszaki jellemzőket, ugyanis, ha egy személygépkocsi nem rendelkezik például hangjelző berendezéssel vagy fény-szóróval, attól függetlenül nyilvánvalóan személygépkocsi marad a műszaki hiányosságok ellenére is. A fentieket összegezve a következő megállapítások tehetők:

- A helyváltoztatásra használt eszköz jármű mivoltát és azt, hogy az mely járműkategóriának minősül, kizárólag a KRESZ fogalom-meghatározásai alapján kell és lehet megítélni. A jármű kategorizálása során a fogalommeghatározásokban lévő jellemzőkön, műszaki követelményeken túlmenően továbbiak nem vehetők figyelembe.
- Az egyes járművekre vonatkozó típus-jóváhagyási, illetve forgalomba helyezési kötelezettség teljesítésének elmaradása nem bír jogi jelentőséggel az eszköznek a KRESZ szabályai szerinti alkalmazása szempontjából. Tekintettel a KRESZ-nek a jármű fogalmában tett, az „*emberi erővel tolt vagy hajtott*” esetkörök megkülönböztetéséből levonható következtetésre, a kerékpár fogalmában használt „emberi erő hajt” kifejezés úgy értelmezhető helyesen, hogy kerékpárnak kizárólag az olyan eszköz tekinthető, amelyhez tartozó mechanizmus (hajtószerkezet) működtetésével (hajtásával) készíti mozgásra az azt vezető ember. Figyelemmel arra, hogy a kerékpár fogalmában az ember általi, illetve a legfeljebb 300 W teljesítményű motor általi hajtás nem vagylagosan szerepel, ezért csak az olyan eszköz minősülhet kerékpárnak, amelynek rendeltetés-szerű használatához az emberi erő kifejtése elengedhetetlen. Amennyiben a motor teljesítménye ennél nagyobb, vagy emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag motor hajtja a járművet, úgy az nem minősülhet kerékpárnak, hanem meg kell vizsgálni a más járműkategóriába (például segédmotoros kerékpár, motorkerékpár) történő besorolását.

A kétkerekű segédmotoros kerékpár tekintetében – a KRESZ-nek a Rendeletre való hivatkozása alapján – a Rendeletben a kétkerekű típus (L1e) fogalommeghatározásában szereplő feltételeknek kell kizárólag teljesülniük, azaz a jármű legyen kétkerekű, és a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, belsőégésű motor esetében, vagy
- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.²⁷

Az állásfoglalás alapján megállapítható, hogy az e-rollerek segédmotoros kerékpárnak minősülhetnek.

Az elektromos roller kérdésével foglalkozva egy internetes napilap, a Kisalföld megkereste az Országos Rendőr-főkapitányságot is, mely az alábbi közleményt adta ki:

„A közlekedési eszköz jármű mivoltát és azt, hogy az milyen jármű-kategóriának minősül, kizárólag a KRESZ fogalommeghatározásai alapján kell és lehet megítélni. A hatályos KRESZ azonban nem ismer a kereskedelmi forgalomban különböző fantázianévvel megvásárolható, elektromos roller járműkategóriát, így ezen mikromobilitási eszközt bizonyos műszaki jellemzői alapján kell a KRESZ-ben nevesített jármű-kategóriák valamelyikébe besorolni. Ezért jellemzően segédmotoros kerékpárnak, de egyesek kerékpárnak vagy akár motorkerékpárnak is minősülhetnek. A rollerekkel az azonos járműkategóriára vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni. A bekövetkezett közúti baleset esetén is a jármű KRESZ szerinti kategóriájának ismeretében dönthető el, hogy a jármű vezetőjére mely szabályok vonatkoznak.”²⁸

A fenti válaszból kitűnik az ORFK által képviselt álláspont, mely azonban nem jogszabály. Munkám során észleltem, hogy az elektromos roller

²⁷ 29000/21125-1/2018.ált. számú és 29000/21901-2/2017.ált. számú állásfoglalás egyeztetett álláspontja. Országos Rendőr-főkapitányság, 2018.

²⁸ Győrben és Sopronban is népszerű az e-roller, a szabályozás még várat magára – képek. Kisalföld. 2023. augusztus 25.

Forrás: <https://www.kisalfold.hu/helyi-életstilus/2023/08/gyorben-es-sopronban-is-nepszeru-az-e-roller-a-szabalyozas-meg-varat-magara-kepek>

Letöltés ideje: 2023.08.30.

jogi megítélése nemcsak kapitányságok között, hanem egy osztályon belül, akár két baleset-helyszínelő között is eltér, így fontosnak tartottam, hogy e tényre több baleset-helyszínelővel készített interjúk formájában rávilágítsak, melyeket dolgozatom végén ismertetek. Láthatjuk majd, hogy mindenki saját nézete, értelmezése szerint törekszik a jogszabály által nem pótolható hiányosságok kiküszöbölésére.

Az elektromos roller az ügyészség álláspontja szerint

A Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Védőképzési Főosztály megbízott főosztályvezető ügyésze állásfoglalásában egyetért azzal, hogy az elektromos roller járműnek minősül, mely megállapítását az alábbiakkal támasztja alá:

„A KRESZ 1. számú függelék II. a) pontja értelmében jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. Az elektromos roller nem illeszkedik az értelmező rendelkezés szerint a fogalom alól kivont, gyalogosi jogállást keletkeztető közlekedési eszközök körébe.

Az elektromos rollerek járműként való értékelése a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (továbbiakban: R.) szabályozásából is következik. A R. 2. cikk (2) bekezdésének pontja értelmében a R. hatálya nem terjed ki azokra a járművekre, amelyeknek nincs legalább egy ülőhelyük. A jármű kifejezés (vehicle) használata alapján a közvetlen hatályú uniós jogi norma szerint is járműnek minősülnek a fenti közlekedési eszközök attól függetlenül, hogy a R. tárgyi hatálya alá akkor sem tartoznak, ha egyebekben megfelelnek a R. mellékletében rögzített műszaki követelményeknek. (Hasonló megállapítás tehető az ún. önegyensúlyozó járművek, pl. segway tekintetében, melyek a R. 2. cikk (2) bekezdésének i) pontja alapján minősülnek a R. hatálya alá nem tartozó járműnek.

Az elektromos roller a 2010. január 14. napján NF.8549/2009/7-I. számú, az elektromos kerékpár gépi meghajtása értelmezésének tárgyában

kiadott iránymutatás szerint gépi járműnek minősül. Az elektromos rollerrel, ittas állapotban, a beépített gépi meghajtás (elektromotor) működtetésével közlekedő járművezető – az iránymutatásban írtaknak megfelelően – ittas állapotban elkövetett járművezetést valósít meg. Az elektromos rollerrel ittas állapotban közlekedők esetében is irányadónak tartom a Kúria Bfv. II. 1223/2014/5. számú határozatában kifejtetteket, velük szemben a Btk. 55. §-ának (2) bekezdése alapján járművezetéstől eltiltás alkalmazásának van helye.

Az elektromos roller valamely járműkategóriának való megfeleltetése közlekedési igazgatási kérdés, büntetőjogi vonatkozása csupán abban jelenik meg, hogy az elektromos rollerrel közlekedőktől milyen közlekedési szabályok betartása kérhető számon.

Egyetértek azzal, hogy az elektromos rollerek nem tekinthetők segédmotoros kerékpárnak. Ebben a körben az alábbiakra utalok:

A segédmotoros kerékpár a KRESZ 1. számú függelékének II. r) pontjában írt fogalma a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12) KÖHÉM rendeletre (továbbiakban: KÖHÉM) utal. A KÖHÉM r.B. Függelék I. részének 1. cikke szerinti fogalom nem tűnik összeegyeztethetőnek azzal, hogy az elektromos roller emberi erővel is hajtható.

A KÖHÉM r. B. Függelék I. rész 1. cikkének (4) bekezdése szerint a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok típus-jóváhagyására vonatkozó követelményeket ezen Függelék rendelkezései és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet határozzák meg. A (7) bekezdés szerint a közlekedési hatóság kizárólag olyan járművet, rendszert, alkotóelemet vagy önálló műszaki egységet hagy jóvá, mely a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet követelményeinek megfelel. A KÖHÉM r. B. függelékében a B/4 mellékletben rögzített EK megfelelőségi tanúsítvány kötelező eleme az ülések számának és elhelyezkedésének feltüntetése (42.1. pont).

A kétkerekű segédmotoros kerékpárok vonatkozásában a fenti követelményeket az R. I. melléklete tartalmazza. Amint arra már utaltunk, az R. 2. cikk (2) bekezdésének j) pontja értelmében az R. hatálya nem terjed ki

azokra a járművekre, amelyeken nincs legalább egy ülőhely. Az R. hatálya alá tartozó L kategóriájú járművek, rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek a tagállamokban csak akkor hozhatók forgalomba és értékesíthetők, ha megfelelnek az R. rendelkezéseinek. Az R. 7. cikkének (2) bekezdése alapján a jóváhagyó hatóságok csak olyan járműveket, rendszereket, alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket hagynak jóvá, amelyek megfelelnek a rendelet követelményeinek.

Az R. III. fejezete tartalmazza a jóváhagyás során figyelembe veendő alapvető követelményeket. Az R. 18. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az L kategóriájú járműveknek és az azokba szánt rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek meg kell felelniük a II–VIII. mellékletben felsorolt, az adott járműkategóriára érvényes követelményeknek. A járművek EU típus-jóváhagyásra vonatkozó követelményeket felsoroló II. melléklete B. 12. pontja valamennyi jármű vonatkozásában megköveteli ülőhelyek (ülések, nyergek) meglétét.

Fentiekkel egyező következtetésre adnak alapot a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet jóváhagyási kötelezettsége, követelményekre vonatkozó szabályai is. A hivatkozott KÖHÉM r. V. fejezetének I/B táblázata tartalmazza az R. szerint jóváhagyandó motorkerékpárokra és segédmotor-kerékpárookra vonatkozó követelményeket. A funkcionális biztonsági követelmények körében a 3/2014EU bizottsági rendelet alkalmazását írja elő a típus-jóváhagyási eljárásokban.

Utóbbi rendelet 17. cikke, illetve XIII. mellékletének 1.1. pontja alapján ugyanakkor jóváhagyási követelmény, hogy a járműnek legalább egy ülése vagy nyerge legyen.

Fenti rendelkezésekből nem csupán az következik, hogy – speciális tagállami norma hiányában – a járművek használói alappal bízhatnak abban, hogy az általuk használt járművek az R., illetve KÖHÉM rendeletben feltüntetett járműosztályozás szerinti feltételeknek megfelelnek, hanem az is, hogy az R. tárgyi hatálya alá, a 4. cikkben rögzített járműkategóriákba nem tartozó járműveknek nem kell e követelményeknek megfelelniük, azokat a

*tagállami hatóságok nem tekintik segédmotoros kerékpárnak. Az ezzel el-
lentétes felfogás jogbiztonsági aggályokat vet fel.*

*Az elektromos roller jogi fogalmának kialakítása, járműkategóriába so-
rolása jogalkotási feladat. A jogalkalmazás számára csupán arra nyílik le-
hetőség, hogy a hatályos jog szerint meg nem határozott járművet a KRESZ
I. számú Függelék II. részében felsorolt járműfogalmak szerint kategori-
zálja. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak közül a kerékpár r/1. al-
pontban írt fogalma látszik megfelelni az elektromos roller jellemzőinek –
a jármű meghajtását segítő elektromotor teljesítményének függvényében.*

*Végül felhívom a figyelmet arra, hogy a városi közlekedésben általá-
nossá vált az a jelenség, hogy a rövid tartamú bérlés keretében használt
elektromos rollereket használók úgy hagyják hátra, hogy az a közúti köz-
lekedés számára akadályt képez, létesít, ezért abban az esetben, ha ennek
következtében más vagy mások életét, testi épségét fenyegető veszély kelet-
kezik, közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapításának van
helye.”²⁹*

Az elektromos roller a Kúria szerint

Az eljárás alapját képező tényállás szerint a terhelt közúton ittas állapotban vezette a saját tulajdonát képező elektromos rollerét. A terhelttel szemben rendőr által helyszínen alkalmazott alkoholteszt 0,43 mg/l értéket jelzett, ezért a terheltet az illetékes rendőrkapitányságra előállították. Ezt követően a büntetőeljárás során kirendelt szakértő megállapította, hogy a terhelt szer-
vezetében a cselekmény idején 0,69 g/l (ezrelék) véralkohol-koncentráció volt.

Az eljárás során a vádlott ugyan elismerte a terhére rótt cselekmény el-
követését, azonban vitatta, hogy az általa használt közlekedési eszközzel
elkövethető bűncselekmény, ugyanis a jelenlegi szabályozás értelmében az
elektromos roller nem tekinthető gépi meghajtású járműnek, sem a fo-

²⁹ NF.3992/2020/2-I. számú állásfoglalás. Legfőbb Ügyészség. 2020.

galma, sem az, hogy milyen gépjármű-kategóriába sorolható, nincs pontosan meghatározva, ahogyan az azzal való közlekedésre vonatkozó szabályok sem.

A járásbíróság ítéletében fentiekkel azonos álláspontra helyezkedett, kiegészítve azzal, hogy a KRESZ rendelkezésein kívül az 168/2013/EU rendelet sem tartalmaz olyan szabályt, amely alapján az elektromos roller gépi meghajtású jármű, illetve annak fogalma, használata sem megállapítható, illetve a rendelet nem vonatkozik az elektromos rollerre.

A járásbíróság döntése értelmében az ittas állapotban elkövetett járművezetés törvényi tényállás eleme, mint a „*gép meghajtású járművel*” történő elkövetés hiányzik, így ezen bűncselekmény nem valósult meg.

Az ügyészség azonban szembe helyezkedett ezen döntéssel. Az ügyészség álláspontja szerint ugyanis az elektromos roller gépi meghajtású jármű:

„A töretlen bírói gyakorlat szerint gépi meghajtású járművön olyan közlekedési eszközt kell érteni, amelyet beépített erőgép hajt, melynek fogalma alá tartoznak mind a cseppfolyós, vagy légnemű anyagot felhasználó belsőégésű robbanómotorok, más belső vagy külső égésű motorok, mind a vilamos energiával táplált elektromos motorok. (...) Az ügyészi álláspont szerint a bűncselekmény elkövetéséhez használt elektromos rollert beépített elektromos motor hajtja, így jogszabályi kategorizálástól függetlenül gépi meghajtású járműnek tekintendő, tekintet nélkül arra, hogy a használata vezetői engedélyhez, bukósisakhoz, vagy kötelező felelősségbiztosításhoz nem kötött és nem vonatkoznak rá a biztosítási szabályok.”³⁰

Az ügyészség szerint az 168/2013/EU rendelet értelmében is járműnek minősülnek a legalább egy ülőhellyel nem rendelkező közlekedési eszközök is, abban az esetben, ha egyebekben megfelelnek a rendelet mellékletében rögzített műszaki követelményeknek.

³⁰ 7.Bf.382/2021/5-II-f. számú határozat. Miskolci Törvényszék. 2021.

Fentiekre figyelemmel az ügyészség úgy látta, hogy a vádlott részéről megvalósult az ittas járművezetés vétsége, azaz elkövette fenti bűncselekményt. Az ügyészség az elsőfokú ítélet ellen tehát fellebbezett, és másodfokú bírósági eljárásra került sor.

A törvényszék szerint az elsőfokú bíróság helyes jogi álláspontra helyezkedett, amikor a vádlottat bűncselekmény hiányában felmentette, a járásbíróság indokolásával egyetértett. A másodfokú bíróság kifejtette:

„Az nem kétséges, hogy az elektromos roller, illetve annak a közlekedésben való használata – mint még nem szabályozott életviszony – hasonlóságot mutat több a jogszabályokban már nevesített járművel, azonban a szabályozatlansága okán egyik akár a KRESZ 1. számú függelékének II. fejezetében felsorolt, akár az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendeletében felsorolt járműfogalomnak nem feleltethető meg – mert akkor nem hasonlóság, hanem kategória azonosság lenne –, így az nem tekinthető járműnek, arra a gyalogosokra vonatkozó szabályok érvényesek.”³¹

A büntetőjog nem ismeri az analógia intézményét, mely értelmében a törvényhozó két hasonló életviszony közül az egyiket szabályozza, a másikat nem, és erre a másikra a szabályozott életviszonyra vonatkozó szabályozást alkalmazná, mivel ez ellentétes lenne a nullum crimen sine lege elvével, azaz, hogy törvény nélkül nincs bűncselekmény sem, így jelen esetben hatályos szabályozás hiányában valóban nem valósult meg bűncselekmény. Így a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság döntését helyben hagyta, tehát az ügyészi fellebbezés ezen eljárásban nem vezetett eredményre.

Fentieket az ügyészség nem hagyta annyiban, a jogerős járásbírósági ítélet ellen felülvizsgálati indítványt terjesztett elő a Kúriához a terhelt terhére, mivel a bíróság a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével mentette fel a vádlottat, ugyanis az elsőfokú bíróság bár a közúton, ittas

³¹ 7.Bf.382/2021/5-II-f. számú határozat. Miskolci Törvényszék. 2021.

állapotban történő elkövetést megállapíthatónak találta, viszont arra a jogi álláspontra helyezkedett, hogy az elektromos roller nem jármű, ezért a terhelt ittas állapotban nem járművet vezetett.

A Kúria indoklásában többek között a KRESZ I. számú Függelék II. a) pontjára hivatkozott, mely értelmében a jármű a közúti szállító- vagy vontató eszköz, az ott meghatározott kiterjesztésekkel és kivételekkel. A roller vagy elektromos roller pedig közúti szállítóeszköz, és mint ilyen, a fent hivatkozott jogszabályhely nem emeli ki a jármű fogalma alól.

A Kúria a továbbiakban kifejtette:

„A járműveket működtetésük alapján két csoportba lehet sorolni: gépi meghajtású és gépi meghajtás nélküli járművekre. A gépi meghajtású járművek tovább oszthatók (a nagyobb járműkört magába foglaló) gépjárművekre és a gépjárműnek nem minősülő motoros járművekre. Az állandóan követett bírói gyakorlat szerint gépi meghajtásúnak kell tekinteni azokat a közúti járműveket, amelyeket beépített erőgép hajt. Ez a járműkategória nem azonos a KRESZ I. számú függelék II. pontjában írt „gépjármű” kategóriával, annál sokkal szélesebb értelmű, így ide tartozik a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár, és a villamos is. A Btk. értelmében azonban ezek is gépi meghajtású járművek, amelyeknek közúton szeszestől befolyásolt állapotban történő vezetése megalapozhatja a járművezetés ittas állapotban bűncselekményének megállapítását, tehát ez jóval tágabb járműkategóriát ölel fel (Bfv.II.623/2011/5., Bfv.II.547/2012/5., Bfv.II.1106/2012/5.). Az elektromos roller tehát jármű, gépi meghajtása pedig nem vitás. (...)”³²

Érdekesnek találom a Kúria okfejtését az 168/2013/EU számú uniós jogi norma rendelkezésével kapcsolatban, mely szerint ez a rendelet nem tartalmaz rendelkezést az elektromos rollerekre, hanem piacfelügyeletre, típusjóváhagyásra vonatkozik, ugyanis egyes meghatározott járműfajták jóváhagyását és piacfelügyeletét szabályozza uniós szinten. Ebből pedig nem

³² 2.Bfv.442/2022/5. számú határozat. Kúria. 2022.

vonható le az a következtetés, hogy az azon kívül eső eszközök nem lennének járművek.

Fentiekre figyelemmel a Kúria elvi élel mondta ki:

„(...) az elektromos roller gépi meghajtású járműnek minősül, amellyel a közúton, ittas állapotban közlekedő terhelt járművezetés ittas állapotban vétségét valósítja meg. Az eljáró bíróságok az anyagi jog szabályainak megsértésével állapították meg, hogy az elektromos roller jogrendszerben elfoglalt helye nem tisztázott, ezért nem tekinthető járműnek, és ez vezetett a terhelt felmentéséhez. Az elektromos roller valamely járműkategóriába való besorolásának a hiánya közlekedési igazgatási kérdés, ami nem vezethet a büntető (anyagi) jogi felelősségben való döntés eliminálására.”³³

A Kúria döntése nyomán felvetődik a kérdés, hogy ha például egy közúti baleset során az elektromos roller vezetője nincs ittas vagy bódult állapotban, hanem „csak” egy sima baleset okozója, mely során nekiütközik egy másik járműnek, aminek következtében a vétlen járművezetőnek nyolc napon belül gyógyuló könnyű sérülést okoz, akkor a gépjárműveken belül a KRESZ alapján fogalmilag mely alkategóriába sorolható, és mely szabályt szegi meg?

Álláspontom szerint, mivel az elektromos roller meghatározását a Kúria a közlekedési igazgatási kérdések köré sorolta, ezzel a fennálló problémát nem tisztázta. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elektromos rollerrel közlekedő nyolc napon túl gyógyuló súlyos sérülést okozna, és ezzel megvalósulna a Büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 235. §-ában foglalt Közúti baleset okozása bűncselekmény, vagy 234. §-ában foglalt Közúti veszélyeztetés bűncselekmény, melyek tényállásában megfogalmazott „közúti közlekedés szabályainak megszegésével” fordulat jelentését, mint elkövetési magatartást, melyet a KRESZ tölt ki tartalommal

³³ 2.Bfv.442/2022/5. számú határozat. Kúria. 2022.

háttérjogszabályként. Ugyanis a Kúria álláspontja alapján ezek a bűncselekmények nem követhetők el e-roller vezetője által, mivel ez közlekedési igazgatási kérdés, melyet azonban nem szabályoz semmilyen jogszabály.

A Kúria döntése értelmében tehát a Járművezetés ittas állapotban, valamint a Járművezetés bódult állapotban bűncselekmények kivételével más közlekedési bűncselekmény nem valósítható meg e-roller vezetője által, ugyanis a gépi meghajtású járműveken belül az e-roller nem került további besorolása, így például a fent említett Közúti baleset okozása bűncselekmény sem valósul meg, mert az elektromos roller szabályozatlanságára (fogalmának, részletes besorolásának hiánya) figyelemmel nincs olyan közúti közlekedési szabályszegés, melyet az e-roller vezetője megszeghetne az azal való közlekedése során.

A fentiekre tekintettel az elektromos roller vezetője szabálysértést sem követhet el. Példaként említhetők erre a KRESZ 26. §-ában foglalt rendelkezések, ugyanis itt a gépi meghajtású járműveken belül további besorolás szerint (személygépjármű, vontató, tehergépkocsi, mezőgazdasági vontató) kerültek meghatározásra a különböző helyeken (autópálya, főút, lakott terület, lakott területen kívül) közlekedő járművek megengedett legnagyobb sebességei, mely járművek között nem helyezhető el az elektromos roller, így annak vezetője sebességtűlépést sem követhet el.

Elektromos roller kormányrendelet-tervezet

Az ominózus parlamenti felszólalásra a belügyminiszter által 2019-ben adott válasz óta több mint négy év telt el az elektromos rollereket érintő szabályozás nélkül. Az eszközök elterjedése manapság egyre több helyen okoz problémát a közlekedés többi résztvevőjével szemben. A jogalkotó némasága, tétlensége sajnos szembetűnő.

Az elektromos rollerekkel és az azokat érintő kérdéskörrel kapcsolatban először az Innovációs és Technológiai Minisztérium foglalkozott. A minisztérium az elektromos rollerekkel kapcsolatos probléma megoldásaként egy jogszabály kidolgozását kezdte meg. Ám ez csak tervezet maradt,

ugyanis a minisztérium internetes oldalán ezzel kapcsolatban hivatalos dokumentum nem található.

A kormány átszervezésének következtében 2022-ben a fenti minisztérium megszűnt. Az elektromos roller kérdésével így most már az Építési és Közlekedési Minisztérium foglalkozik, azonban e minisztérium oldalán sem érhető el még az érintett kérdésben jogszabálytervezet.³⁴ Több internetes cikket is találunk a KRESZ módosításával kapcsolatban, amit 2023 tavaszára ígértek, majd ez a dátum 2023 szeptemberére módosult.

Ahogy a dolgozatom elején ismertettem, az e-rollerek elterjedése az első világháborúra tehető. Akkoriban az üzemanyaggal való spórolás miatt benzinjegyeket adtak, ezek a járművek pedig kevés üzemanyagot fogyasztottak. Jelenleg nincs ugyan világháború, azonban szomszédunkban háború dúl, melynek egyik következménye a megnövekedett üzemanyagár. Ez a körülmény az embereket arra sarkallja, hogy a gépjárművek helyett más, alternatív közlekedési eszközt használjanak, például az e-rollert. Emiatt is tartom fontosnak a jogalkotó mihamarabbi közbelépését, ugyanis ezen járművek használatával egyre több közlekedési konfliktus alakul ki, aminek eredménye akár egy közlekedési baleset. Az ilyen esetben bekövetkezett balesetek megítélése pedig az eljáró hatóságok részére fejtörést okoz, szabályozás hiányában azokat másképp ítélik meg, eltérő hatósági döntéseket hoznak, aminek következtében az emberek bizalma megrendülhet a jogalkalmazás alaposságában.

Az álláspontok összegzése

Azt láthatjuk, hogy mennyire eltérőek az elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok. Hangsúlyozni kívánom, álláspontok. Míg a belügyminiszter segédmotor-kerékpárként tekint az eszközre, és a rendőrség a teljesítménye

³⁴ Magyarország Kormánya: Dokumentumtár.

Forrás: <https://kormany.hu/dokumentumtar>

Letöltés ideje: 2023.08.30.

alapján segédmotor-kerékpárként vagy kerékpárként kezeli, addig a legfőbb ügyészség semmi esetre se tekinti az e-rollert segédmotor-kerékpárnak, véleményük szerint ugyanis ez az eszköz jármű.

A járásbíróságok gyakorlatai teljesen ellentétesek egymással. Van, ahol gyalogosként, és van, ahol segédmotor-kerékpár vezetőjeként kezelik az e-rollerrel közlekedőt. A törvényszékre is a járásbíróságokra írtak érvényesek. A Kúria gépi meghajtású járműként tekint az eszközre.

A jelenlegi helyzetet egy példán keresztül lehet könnyen szemléltetni. Vegyünk egy átlátszó üvegpooharat, melybe szintelen folyadékot töltenek. Majd megpróbálunk választ találni arra, hogy mi lehet a folyadék: víz, gin, pálinka? Közelebbi megvizsgálás helyett pedig mindenki elkezdene találgatni, ahelyett, hogy közösen megkóstolnák a pohár tartalmát, és ez alapján egy álláspontra jutnának.

Nemzetközi kitekintés

Az elektromos roller nem csak hazánkban népszerű, hanem külföldön is. Népszerűségét ugyanúgy, mint nálunk, viszonylag könnyed elérhetősége, gazdaságossága és az elektromosroller-megosztók elterjedése jelenti. Ezzel az eszközökkel a kényelem, gyors, rugalmas közlekedés a városban belül biztosított. Népszerűsége miatt rengetegen használják, ezért máshol is felütik a fejüket a velük kapcsolatos problémák.

Nem csak Budapest, illetve a vármegyék székhelyein, hanem Franciaországban, Németországban is problémát jelentenek többek között a bérlők által hátra hagyott, az elektromosroller-megosztók tulajdonát képező e-rollerek.³⁵

További probléma a csendességük, a gyorsaságuk, és még folytathatnám a sort az elsőbbségi szabályok, valamint a kanyarodási szabályok megsér-

³⁵ Felföldi Péter: Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In: Zs. Marton, K. Németh, P. Pelesz & E. Péter (szerk): IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia tanulmánykötet. Pannon Egyetem. 2020. 120–129. o.

tésével. Az eszközök számának növekedésével a közlekedésben egyre gyakoribb tényezők. Emiatt növekvő tendenciát mutatnak azok a konfliktushelyzetek, melyek olykor balesetet eredményeznek.

Ahhoz, hogy megpróbáljuk megalkotni a helyes szabályokat az e-rollerrel kapcsolatban, célszerű lenne a környező országok szabályozásait tanulmányozni, hogy a megfelelő konzekvenciákat leszűrve megszülethessen ezeknek az eszközöknek a helyes szabályozása. Ezeknek köszönhetően mások hibáiból tanulva könnyen létre hozható lenne a helyes képlet, melynek legfontosabb eleme a közúti közlekedés során a biztonság, ami védelmet jelent a közlekedők számára.³⁶

Amerikai Egyesült Államok

Látogassunk el először a tengerentúlra, a lehetőségek hazájába, azaz az Amerikai Egyesült Államokba. Az elektromos rollereket érintő szabályozási kérdések itt merültek fel először, és itt is kezdődött meg a kérdésekre adott válasz megfogalmazása jogszabályi szinten.

Továbbá itt jelent meg először az első dokkoló nélküli szolgáltatás, mely a „Bird” nevéhez fűződik, amit 2017-ben a kaliforniai Santa Monicában hoztak létre.³⁷ 2017-es megjelenését követően 2019-ben a szolgáltatást 136 millióan vették igénybe³⁸. Ebből az adatból látható, hogy mennyire fontos ennek a mobilitási eszköznek a szabályozása.

³⁶ Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): A határrendészettől a rendészettudományig – Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVII. kötet. Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. 2016. 239–246. o.

³⁷ Mitropoulos, L., Stavropoulou, E., Tzouras, P., Karolemeas, C. & Kepaptsoglou, K.: E-scooter micromobility systems: Review of attributes and impacts. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2023.

Forrás: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100888>

Letöltés ideje: 2023.09.20.

³⁸ Wang, K., Qian, X., Fitch-Polse, D. T., Lee, Y., Malik, J. & Circella, G.: What travel modes do shared e-scooters displace? A review of recent research findings. Transport Reviews, 2023/1. szám. 5–31. o.

Forrás: <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2015639>

Fontos megemlíteni, hogy a tagállamok egymástól eltérő jogkörrel rendelkeznek. A föderális állam miatt nem árt tisztában lennünk az adott tagállam szabályával. Az e-rollerek a járdán haladhatnak, de 10 állam tiltja a járdán való közlekedést, például Delaware, viszont egyáltalán nem használhatják a kiépített közúthálózatot. A sebességgel kapcsolatban kompromisszum született, mely szerint tíz kilométer/óra és húsz kilométer/óra között, valamint húsz kilométer/óra és harminc kilométer/óra között közlekedhetnek e-rollerekkel.

A regisztrációs kötelezettség csak a Virginia állam területén közlekedő e-rollereseket érinti. Vezetői engedélyt kilenc tagállam tesz kötelezővé, ezek között szerepel például Kalifornia. Érdekesnek találom, hogy az életkor vonatkozásában óriásiak az eltérések a tagállamok szabályozásai terén. Van egy általános szabály, mely szerint legalább a 16. életév betöltése után közlekedhet az adott személy e-rollerrel, de ettől eltérő szabályozást fogalmaztak meg Minnesota területén, ugyanis ott 12 életév a minimális korhatár. De például Virginiában ez 14 év, Utahban pedig 15 év.³⁹

Románia

Romániában is ismeretlen fogalom volt az elektromos roller, ezért az ottani jogalkotó 2020-ban megalkotott egy ezzel a kérdéskörrel foglalkozó jogszabályt, mely a meglévő joghézagot áthidalta. Ez kimondja, hogy elektromos rollernek az tekinthető, mely óránként minimum hat kilométer/órával maximum huszonöt kilométer/óra sebesség elérésére képes. Az elektromos roller olyan két- vagy háromkerekű jármű, melyet egy elektromos motor hajt. Csak 14. életévét betöltött személy vezetheti.

A jármű közlekedése során utas nem szállítható, és a kerékpárforgalom használatára nyitva álló utakat használhatja, a járdát viszont nem. Részére a kerékpársávon való haladás biztosított. Az elektromos rollereket, mint a

Letöltés ideje: 2023. 09. 20.

³⁹ Révész, B.: Elektromos rollerek a nagyvilágban. Arsboni. 2022. február 1.

Forrás: <https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban>

Letöltés ideje: 2023.08.27.

kerékpárt, lámpával kell ellátni, illetve a féklámpa kötelező, továbbá olyan közúton is közlekedhetnek, ahol az útestre megengedett legnagyobb sebesség az ötven kilométer/órát nem haladja meg. Aki a 16. életévét nem töltötte be, annak védősisak használata kötelező.⁴⁰

A szabályozás ellenére Romániában az e-rollerrel történt balesetek száma rohamosan növekvő tendenciát mutat. A baleset főbb okai az elsőbbség meg nem adása, a kanyarodási szabályok megsértése, nem az útviszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedés, valamint a forgalommal szemben történő haladás. Ebben az ottani biztosítótársaságok lehetőséget láttak, és olyan konstrukcióval jelentek meg a piacon, mely az e-rollerezőket, illetve az általuk okozott károk megtérítését fedezi, ami egyfajta kötelező biztosításként üzemel.⁴¹

Németország

Talán a legszigorúbb szabályozás Németországban van életben. Itt az elektromos rollert a 14. életév betöltésétől lehet használni.⁴² A vezetőnek a védősisak nem kötelező felszerelés, de ajánlatos a használata. Az e-rollerrel közlekedők az útestet akkor használhatják, ha nincs kerékpárút, kerékpársáv vagy kerekpáros közlekedésre fenntartott út. A kerékpárt irányító fényszűrő jelző készülékek jelzései az e-roller használóira is vonatkoznak. Gyalogos övezetben járdán, valamint az egyirányú utcákban szemben a forgalommal közlekedni tilos, kivéve, ha jelzőtábla ezt engedi. Parkolni az út szélén, gyalogúton szabad, illetve gyalogos övezetben, de itt akkor, ha ezt külön tábla engedi. Tilos a mozgáskorlátozott személyek akadályozása, ami a gyalogosokra is vonatkozik.

⁴⁰ Révész, B. (2022. február 1.): i.m.

⁴¹ Románia még nem készült fel az elektromos rollerekre: egyre több a baleset. Mandiner. 2023. augusztus 7.

Forrás: <https://mandiner.hu/kulfold/2023/08/romania-meg-nem-keszult-fel-az-elektromos-rollerekre-egyre-tobb-a-baleset>

Letöltés ideje: 2023.08.27.

⁴² Skorka, T. (2018): i.m.

Az e-rolleren a vezetőn kívül más személy nem tartózkodhat. Két rolleres egymás mellett a biciklis zónák kivételével nem közlekedhet. Az ittas vezetés a hatályos szabályok értelmében 0,5 és 1,09 ezrelék között szabálysértés, mely egy hónapos eltiltással jár, és érte két büntetőpont szabható ki. Viszont az ittas vezetésnek nem csak szabálysértési, hanem bűncselekmény alakzata is van, ami 1,1 ezreléktől következik be.

Fontos, hogy az alkoholfogyasztás életkorhoz is kötve van, ugyanis 21. életévét be nem töltött személynek egyáltalán nem szabad alkoholt fogyasztania. Vezetésre képtelen állapot 0,3 ezreléktől valósul meg.

E-roller használata során szigorúan tilos a mobiltelefon használata. Ezért 1 büntetőpont is jár a büntetés mellé, mely 100 euró. Aki mást is veszélyeztet, az két büntetőpontra és egy hónapos eltiltásra számíthat.

Az e-roller tulajdonosa, mint a gépjármű tulajdonosa köteles felelősségbiztosítás kötésére, amit a roller matricáján fel kell tüntetni. Az e-roller forgalmi engedéllyel is rendelkezik. A büntetések tizenöt eurótól százötven euróig terjednek attól függően, hogy a fenti felsorolásból ki mit szeg meg. De a legfontosabb és a legsúlyosabb büntetés egy esetleges baleset okozásakor van: ilyenkor az e-rollerező teljes magánvagyonával felel.⁴³

Szlovákia

Az alkoholfogyasztást a településen belül és kerékpárúton történő közlekedéshez kötötték. Ezeken a területeken a véralkoholszint nem lehet több 0,5 ezreléknél, mely szabálysértésnek minősül. A fenti területek kivételével zero toleranciát alkalmaznak. Az elektromos rollert két kézzel kell fogni, kivéve az irányjelzést. E-rollerrel történő közlekedés során tilos a mobiltelefon, valamint más eszközök használata. A vezetőn kívül más személy a járművön nem tartózkodhat.

⁴³ e-roller ügyek Németországban.

Forrás: <https://www.nemetorszagi-magyarok.de/tags/e-scooter>

Letöltés ideje: 2023.08.27.

Járdán való közlekedés során a gyalogosok sebességével kell közlekedni, gyorsabban nem szabad, és mindezt jobbra tartva kell végrehajtani. A gyalogosok akadályozása, veszélyeztetése tilos.

Az e-rolleresek egymás után, egymást követve haladhatnak. Tilos az egymás melletti közlekedés. 15. életévét betöltött személy használhatja a közutat. Aki a 15. életévét még nem töltötte be, az a járdán, kerékpárúton, erdei úton, mező- és lakóövezetben rollerezhet.⁴⁴

Ausztria

A 10. életévét betöltött személy kerékpáros vezetői engedéllyel vezethet elektromos rollert, de a 12. életév betöltése után a kerékpáros vezetői engedély nélkül is vezethet. Az elektromos roller kötelező tartozékai az első lámpa, mely fehér fényt bocsájthat ki, valamint a hátsó lámpa, mely piros fényt. Továbbá a fényvisszaverő elemek is a kötelező tartozék részét képezik, valamint az első és hátsó fékek megléte is szükséges.

A járdán a közlekedés tilos, kivéve a gyalogos zónákban. Itt a sétatempó ajánlott. Parkolni a járdán szabad, ha a gyalogosok számára 2,5 méter hely marad szabadon. Csak kerékpárúton az engedélyezett sebesség legfeljebb huszonöt kilométer/óra, az eszköz teljesítménye legfeljebb 600 Watt. Az e-rollert ittas állapotban is lehet vezetni, de legfeljebb 0,8 ezrelék véralkoholszintig.⁴⁵

⁴⁴ Elektromos roller szabályok Szlovákiában (rendőrség, magyar felirattal) [Video]. YouTube. 2020.

Forrás: <https://www.youtube.com/watch?v=sbydS19VhmM>

Letöltés ideje: 2023.08.27.

⁴⁵ Az EU-s országok elektromos rollerekre vonatkozó szabályainak áttekintése. Voltride Blog.

Forrás: https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozó-szabályainak-attekintese.html

Letöltés ideje: 2023.08.27.

Szlovénia

A 14. életévét betöltött személy vezethet elektromos rollert. A rollernek elől és hátul lámpával kell rendelkeznie, valamint a 18. életév betöltéséig bukósisak használata kötelező. Járdán nem közlekedhetnek, viszont gyalogos zónákban igen, de ott is legfeljebb hat kilométer/órával. Olyan úton, ahol a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb ötven kilométer/óra, valamint kerékpárúton maximum huszonöt kilométer/órával lehet haladni. Ittas állapotban is lehet vezetni az e-rollert, de legfeljebb 0,5 ezrelékig.⁴⁶

Szerbia

Itt még nem változtattak a közlekedésbiztonságot szabályozó törvényeken. A javaslat már elkészült, melynek értelmében elektromos rollernek az tekinthető, aminek legalább két kereke van, mely mechanikai irányítással rendelkezik, és üléssel egyáltalán nincs felszerelve. Motorteljesítménye maximum 0,6 KW, és legfeljebb huszonöt kilométer/óra sebességgel halad, és tömege legfeljebb harmincöt kilogramm.

Az e-rollerrel kapcsolatos papírokat a vezetőnek magánál kell tartani. Azok az elektromos rollerek, melyek a fenti fogalomnak nem felelnek meg, a közlekedésben nem vehetnek részt. Az e-rollert 14. életévét betöltött személy vezetheti. Elektromos rollerrel kerékpárúton, amennyiben nincs, akkor a járdán lehet közlekedni.⁴⁷

Az e-rollerrel közlekedő személyek kötelesek bukósisakot és fényvisszaverő mellényt viselni, valamint vezetés során nem viselhetnek fejhallgatót.

⁴⁶ Voltride Blog: i.m.

⁴⁷ Ezer eurós büntetést kaphatnak az elektromos rollerezők. Magyar Szó. 2023. február 1. Forrás: <https://www.magyarszo.rs/kozelet/a.10717/Ezer-euros-buntetest-kaphatnak-az-elektromos-rollerezok>
Letöltés ideje: 2023.08.27.

A kerékpárút mellett a gyalogos- és kerékpárutat vagy kerékpársávot is használhatják. Az úttest annak jobb szélétől számított legfeljebb egy méteres sávban vehető igénybe. Kerékpárúton maximum harmincöt kilométer/óra sebességgel közlekedhetnek, és egymás mellett nem haladhatnak.

Az elektromos rollereket matricával kell ellátni, mely alapján a teljesítmény, a sebesség és a jármű tömege megállapítható. Kijelölt gyalogos átkelőhelyen a roller vezetője a járműről leszállva közlekedhet az útburkolati jelen, kivéve olyan kereszteződésnél, ahol kerékpárút és gyalogos- és kerékpárút van. Más jármű vontatása, tolása, illetve állat vezetése tilos. Elengetett kézzel tilos a közlekedés. Elektromos roller vezetése előtt és alatt tilos alkohol vagy pszichoaktív szerek fogyasztása. Személy nem szállítható a járművön.⁴⁸

Franciaország

A 14. életévét betöltött személy vezetheti az e-rollert. Az e-roller műszaki feltételei előre fehér fényt adó, valamint hátra piros fényt adó lámpa, illetve fényvisszaverő elemek. Ezeken felül első és hátsó fékek, valamint hangjelzés céljából egy kürt. Járdán nem közlekedhetnek vele, viszont itt megállhatnak. Ittas állapotban lehet vele közlekedni, de legfeljebb 0,5 ezrelékig.⁴⁹ Amíg az eszközök szabályozásával kapcsolatban kutattam, egy érdekességre akadtam. Párizsban akkora problémát jelentenek az e-rollerek, hogy 2019-es megjelenésüket követően 2023-ban egy népszavazást tartottak, mely az e-roller-megosztók betiltására irányult. A betiltás egyik oka a megnövekedett közlekedési balesetek száma, valamint azok egyre súlyosabb kimenetele. További problémát jelentenek az utcákon hátrahagyott e-rollerek.

⁴⁸ Ezek a szabályok vonatkoznak az elektromos rollerekre. SZMSZ (Szabad Magyar Szó). 2023. szeptember 1.

Forrás: <https://szmsz.press/2023/09/01/ezek-a-szabalyok-vonatkoznak-az-elektromos-rollerekre/>

Letöltés ideje: 2023.09.02.

⁴⁹ Voltride Blog: i.m.

A megnövekedett balesetekkel kapcsolatban 2020-ban a francia közúti közlekedésbiztonság jelentése értelmében az elektromos rolleres balesetekben megsérültek 40%-kal többen voltak, mint az ezt megelőző 2019-es évben. Továbbá, hogy a balesetben megsérültek számottevő többsége fejsérülést szenvedett.⁵⁰

A népszavazás eredménye az lett, hogy az eszközöket az utcákról kitiltják. Ennek eredményeként az e-roller-kitelepítő cégek kivonulnak Párizsból.⁵¹

Az elektromos roller szabályozásával kapcsolatban felmerülő kérdések

Azok a kérdések, melyekre véleményem szerint szükséges lenne a hazai jogalkotónak mihamarabb választ adnia, többek között, a következők: Mi az elektromos roller fogalma? Minek számít az elektromos roller? Szükséges-e vezetéséhez valamilyen vezetői engedély? Hány éves kortól és milyen vezetési jogosultság lenne szükséges az eszköz vezetése során? Milyen műszaki feltételeknek kellene a közúti közlekedés során megfelelnie? Hol, hogyan, miként lehet vele közlekedni? Milyen személyi és tárgyi feltételek lennének szükségesek? Milyen szabályok vonatkoznának rá a közúti közlekedés során? Szükséges-e valamilyen biztonsági felszerelés a vele való közúti közlekedése során?

⁵⁰ Wei, W., Petit, Y., Arnoux, P.-J., & Bailly, N.: Head-ground impact conditions and helmet performance in E-scooter falls. *Accident Analysis & Prevention*, 181, Article 106935. 2023.

Forrás: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106935>

Letöltés ideje: 2023.09.20.

⁵¹ Eltűnnek az elektromos rollerek a francia fővárosból. MTI / Házipatika. 2023. augusztus 26.

Forrás: <https://www.hazipatika.com/életmod/utazas/cikkek/eltunnek-az-elektromos-rollerek-a-francia-fovarosbol>

Letöltés ideje: 2023.08.27.

Javaslat a probléma megoldásaira

Amint látható, a közvélemény, valamint a hatóságok között megoszlik a vélemény az elektromos rollerrel kapcsolatban, és ez mindaddig nem fog változni, amíg a jogalkotó műhelyéből egy olyan jogszabály nem kerül ki, mely az elektromos rollert a helyére teszi.

Álláspontom szerint a legfontosabb lenne az e-roller elhelyezése az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 1-es számú függelék II. közúti járművekkel kapcsolatos fogalmai között, azaz magának az eszköz fogalmának a meghatározása.

Az e-roller fogalmát hazánkban Kunhalmi Zoltán közlekedési szakértő, a KRESZ-módosítás egyik kidolgozója öntötte szavakba, aki szerint:

*„A motoros roller az, ami legalább kétkerekű, egy tengelyén kormányozott, a rajta utazó egy személyt állva szállítani képes, legfeljebb 4 kW teljesítményű motorral meghajtott jármű (...)”.*⁵²

A fogalmat további két részre bontotta.

*„(...) ezen belül kis teljesítményű motoros roller az a motoros roller, amit legfeljebb 350 W teljesítményű motor hajt, és sík úton önerejéből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes. Nagy teljesítményű motoros roller pedig minden olyan motoros roller, ami nem kis teljesítményű motoros roller.”*⁵³

Véleményem szerint az elektromos rollerre az alábbi meghatározás illelne: Az elektromos roller olyan ülessel nem rendelkező gépi meghajtású jármű, melynek legalább kettő vagy több kereke van, melyet a vezetője valamely tengelyén kialakított kormány segítségével kormányoz. A beépített

⁵² Révész, B.: Legális a rollered? Arsboni. 2021. december 9.

Forrás: <https://arsboni.hu/legalis-a-rollered>

Letöltés ideje: 2023.08.19.

⁵³ Révész, B.: i.m.

erőgéppel nem rendelkező rollerekkel közlekedő személyek gyalogosnak minősülnek.

Úgy gondolom, a teljesség igényére tekintettel fontos lenne megalkotni az önegyensúlyozós jármű fogalmát is. Ez álláspontom szerint olyan gépi meghajtású jármű, mely önerejéből tíz kilométer/óra sebességnél gyorsabban haladni képes, legalább egy vagy több kereke van, melyet a vezetője egyensúlyozva, kormány segítsége nélkül irányít, valamint állít meg.

Az e-rollert a fogalma alapján a jármű felosztása tekintetében a járművek között, azon belül a gépjárműveknek nem minősülő motoros járművek között kellene egy teljesen önálló pontként elhelyezni, mint a segédmotor-kerékpárt és a lassú járművet. Én ide sorolnám még az önegyensúlyozós járműveket is.

Ezek alapján, ahol a jogalkotó a KRESZ-ben járműveket említ, mint például a rendőr jelzései, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek, elindulás stb., ezen paragrafusok rendelkezései lennének az irányadók.

Véleményem szerint az elektromos roller további boncolgatása, mely a teljesítményére és az ebből eredő sebességre irányulna, irreleváns. A sebességre a KRESZ rendelkezéseit tartanám irányadónak azzal a módosítással, hogy a KRESZ 26. § d) pontot e-roller kifejezéssel egészíteném ki. Ugyanezen elvből kiindulva további módosítást igényelnének KRESZ 13. § (1) bek. e), i), i/1), pontjai, ezáltal a KRESZ 26. §-ában foglaltak irányadók lennének. Itt arra gondolok, hogy a kerékpárúton közlekedő e-rolleres nem mehetne gyorsabban 30 km/h-nál vagy gyalogos és kerékpárúton 20km/h-nál.

A sebesség vonatkozásában megjegyzem, hogy a személygépkocsik között sincs különbség egy Trabant vagy egy Ferrari között. Mind a kettő személygépkocsinak minősül, függetlenül a teljesítménytől. Az, hogy kinek a pénztárcája mit enged meg, egyéni döntés, valamint az is, hogy a közlekedési szabályokat betartja-e vagy sem. Itt mindig az egyénen múlik minden.

A KRESZ-ben véleményem szerint még a következő módosításokat kellene végrehajtani: meg kellene alkotni az e-rollerrel behajtani tilos közúti

jelzőtáblát, melyet a KRESZ 14. §-ában kellene elhelyezni. További kiegészítésre szorulna e-roller kifejezéssel a KRESZ 18. § (9) bekezdése, (10) bekezdése, a 34. § (9) bekezdése, a 36. § (9) bekezdés „be” pontja, a 39/A § (1) bekezdésének a) pontja, a 40. § (3) bekezdése, a 40. § (9) bekezdése és a 48. § (9) bekezdése.

Úgy gondolom, hogy az e-roller vonatkozásában egy teljesen új paragrafust kellene létrehozni a KRESZ 54/A.§-ában, melynek címe Elektromos roller lenne. Ezt a gondolatomat később kívánom részletesen kifejteni.

Az általam meghatározott fogalom alapján az egykerekű segway, a négykerekű gördeszka, howboard, valamint az elektromos roller behatárolható lenne. Úgy gondolom, ez a fogalom megoldaná ezeknek az eszközöknek a szabályozatlanságát és az ebből adódó problémákat. Nyilván külön jogszabályban le kellene fektetni azokat a műszaki paramétereket, melyek a biztonság alapját képeznék. Ezek megléte nélkül a közúti forgalomban egyáltalán nem vehetnének részt. Ezeket a műszaki előírásokat is fontos lenne külön paragrafusokban rögzíteni.

Ami mindenképpen szükséges elem lenne, az a fék, valamint az első és hátsó lámpák megléte. Fontos lenne továbbá a kerekek méretének meghatározása. További fontos műszaki feltétel a fékek egymástól külön történő működtetése. Releváns része lenne a kormány mérete, valamint az azon lévő stabil fogást biztosító műanyag részek, illetve az első és hátsó kerék központjainak távolsága, illetve az eszköz minimum és maximum tömegének kijelölése.

Véleményem szerint semmiképp nem hagyható el az irányjelző berendezés beépítése, illetve a hangjelző berendezés csengő vagy kürt formájában. Nem szükséges, de a biztonság részét képezi a kerekeken a prizmák megléte. Az általam felsorolt műszaki feltételeknek álláspontom szerint mindképpen meg kellene felelnie egy közlekedésben részt vevő e-rollernek.

A következő tisztázandó kérdés, hogy az eszközök használata milyen életkor betöltéséhez kötődjön. Ezen a ponton a külföldi példákhoz nyúlnék

vissza. Ahogy láthattuk, megoszlik az országok álláspontja ezzel kapcsolatban, de a legtöbb helyen a 12. életév, valamint a 14. életév a domináns. Én úgy vélem, hogy ezen eszközök vezetői számára a 14. életév betöltése lenne a legideálisabb, mely egyrészt feltételezi a kellő érettséget, másrészt a jogi felelősség szempontjából hazánkban legtöbbször ez a kor bír jelentőséggel:

„E törvény alkalmazásában fiatalnak az, aki a szabálysértés elkövetésekor a tizennegyedik életévét betöltötte, de a tizennyolcadikat még nem”.⁵⁴

Úgy vélem, hogy a jármű használatát nem csak életkorhoz, hanem vezetői engedélyhez is kellene kötni, úgy, mint például Ausztriában. A legfontosabb ok a közlekedési szabályok kellő ismerete, melynek eredménye a jogkövető magatartás nagyobb valószínűsége. Ennek további hozadéka a közlekedés biztonságosabbá tétele lenne. Az urbanizáció nem csak az új közlekedési eszközök megjelenésében, hanem új kategóriák létrehozásában is jelentkezik.

„Továbbá a járművezető-képzés megújulása során figyelni kell arra, hogy a jövőben új jármű-kategória bevezetésére kerül sor.”⁵⁵

Megjegyezni kívánom, hogy itt nem az AM nemzetközi kategória szintű képzésre gondolok. Úgy vélem, hogy az elektromos rollerrel kapcsolatban a legjobb megoldás egy új nemzeti kategória létrehozása lenne, például „R” néven. E kategória megszerzésének előfeltétele a KRESZ-ismereti képzés, illetve sikeres vizsga lehetne.

⁵⁴ 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről.

Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200002.tv>
Letöltés ideje: 2023.08.19.

⁵⁵ Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság, stressz, sebesség. Tanulóvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa. 2008. 6–8. o.

Elképzelésem szerint sikeres vizsgát követően egy plastikkártya formájában megkapná a vizsgázó azt az okiratot, mely feljogosítaná az elektromos roller vezetésére. Ez több okból lehet fontos. Mivel rendelkezik vezetői engedéllyel, a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvényben foglaltak teljes mértékben vonatkoznának rá. Az okmány elvételével kapcsolatos szabályok szintén kötelezőek lennének az e-roller vezetőjére, így például ittás vezetésnél ettől a kategóriától el lehetne tiltani.

Megfontolandó, hogy a 2023-ban bevezetett honvédelem tantárgy mellett a nemzeti tantervbe a KRESZ is bekerülne a jövőben. Ezáltal lehetőséget biztosítanak ezen kategória megszerzésére, és ezzel javítanák a helyes közlekedési kultúrát. A tananyagban nem csak a gyalogosokra, kerékpárosokra, segédmotor-kerékpárokat érintő részt kellene oktatni, hanem teljes egészében a KRESZ-t. Ezeknek az ismereteknek a megszerzése a későbbiekben egy nemzetközi kategória megszerzését is nagyban elősegítené.

Azoknak a járművezetőknek, akik bármely nemzetközi kategóriával rendelkeznek, ezen új nemzeti kategória bejegyzését automatikusan engedélyezném, hiszen aki képes egy nyerges vontató és egy hozzá kapcsolt félpótkocsiból álló járműszerelvény vezetésére, melyből sikeres vizsgát tett, annak e kategória megszerzése sem jelenthetne akadályt.

Az elektromos rollert véleményem szerint tehát – ahogy arra feljebb is utaltam – a KRESZ-ben egy új paragrafus alatt kellene szabályozni a kerékpáros és segédmotor-kerékpáros rendelkezés után. E paragrafus – részletesen kifejtve – az alábbi rendelkezést tartalmazhatná a kerékpárra vonatkozó bekezdések alapján:

- E-rollerrel a kerékpárúton, a kerékpársávon, a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg ezek hiányában az útest jobb széléhez húzódva egy sorban kell közlekedni.
- E-rollerrel a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad. Az e-rollerrel közlekedő személynek a rollerről

le kell szállnia, és azt tolvaj – a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint – kell az úttesten áthaladnia.

- E-rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni, ha az e-rolleren előre fehér, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el.
- E-rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni lakott területen kívül, ha az e-rollert vezető személy fényvisszaverő mellényt (ruházatot) visel.
- Tilos személyt szállítani; e-rollerhez oldalkocsit, valamint egyéb vontatmányt kapcsolni; e-rollert más járművel, illetőleg állattal vontatni; e-rolleren oldalra kinyúló, előre vagy hátra kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot egyébként veszélyeztető tárgyat szállítani; e-rollerrel állatot vezetni.
- Az olyan helyen, ahol a kijelölt gyalogos átkelőhelyen kerékpáros átvezetés nincs, az e-rollerről le kell szállni, és a gyalogos szabályok szerint kell a kijelölt gyalogos átkelőhelyen átkelni.
- A gyalog- és kerékpárúton az e-rolleres a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.
- Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a kétkerekű kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekedni. Ha a lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, és az úton kerékpárnyomot (158/k. ábra) is kijelöltek – ha a közúti jelzésekből más nem következik –, a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.
- Az e-rollerrel történő közlekedés során csak úgy lehet a közúti közlekedésben rész venni, hogy a vezető védősisakot használ.

Véleményem szerint a legjobb megoldás az e-rolleresek közlekedésének elkülönítése lenne, mely során a kerékpárosokhoz hasonlóan egy olyan útfelületet kapnának, ahol szinte csak ők közlekedhetnek, de ezt a jelenlegi helyzetben kivitelezhetetlennek tartom. E szabályok megjelenésével az e-rollerrel történő közlekedés a jelenlegi áldatlan helyzetet orvosolná. Bár a szabályok nem lennének szigorúak, de az olyan eszközök vezetőivel szemben, akik jogsértő magatartást követnek el, jogszerűen fel lehetne lépni.

Véleményem szerint fontos lenne továbbá egy nyilvántartó rendszer kidolgozása, csakúgy, mint a gépjárművek esetében, a beazonosítás végett, mely a hatósági jelzés alapján történik. Ezen eszközöket egy külön hatósági jelzéssel kellene ellátni. A németek – ahogy láthattuk – matricát helyeztek fel az e-rollerre, melyet nagyon jó megoldásnak találok, de ezen kívül javasolnám a matricához tartozó forgalmi engedély bevezetését is. A matrica alapján az eszközöket már be lehetne azonosítani, fel lehetne tüntetni a járműre vonatkozó adatokat, úgymint a roller teljesítménye, súlya, szerepelnének a jármű tulajdonosának személyes adatai (neve, lakcíme).

A matrica megléte megoldaná a biztosítási kérdést is, mert a kötelező gépjármű felelősségbiztosításba be is lehetne vonni. A biztosítás megléte egyfajta biztonságot nyújtana mind az elektromos rollerrel történő közlekedőknek és a közlekedésben részt vevő további személyeknek egyaránt. Egy közúti közlekedési baleset során a biztosítás megléte nem tenné szükségessé további külön eljárás megindítását. Az okozott kár így pedig már megtéríthető lenne.

Az elektromosroller-megosztók

Az elektromos roller elterjedéséhez a rollermegosztók nagyban hozzájárultak. Magyarországon most már nem csak Budapesten, hanem egyre több nagyvárosban is elérhetők ezek az eszközök. Az elektromosroller-megosztó piacot három nagy márka képviseli hazánkban, úgymint a Bird, a Tier

és a Lime. A három cég közül a legnagyobb rollermegosztó szervezet a Lime, ami 2019-ben kezdte meg működését a fővárosban.⁵⁶

Ezek a megosztók hasonló elven működnek. A felhasználó olyan személy lehet, aki bankkártyával, valamint okos telefonnal, illetve saját internettel rendelkezik, melyek megléte elengedhetetlen az eszköz működéséhez. Az okos telefonon keresztül egy alkalmazást kell letöltenünk, majd ott regisztrálni. A regisztráció során bankkártyánkat kell rögzítenünk. A bérleti díj alapon veheti igénybe a szolgáltatást. A díjazásban van eltérés a cégek között. További eltérés még az eszközpark mérete, illetve az eszközök állapota. A szolgáltatás GPS alapján van kitalálva, és az eszközt olyan helyen hagyhatjuk hátra őrizetlenül, ahol a leadásra lehetséges. Ugyanis, ha olyan helyen tesszük le az eszközt, ahol nem lehetne, a szolgáltatás nem áll le. Fontos, hogy ha az eszköz lemerül, az lábbal nem hajtható, mint egy saját tulajdonú roller, ugyanis ilyen helyzetben a bérlemény kerekei automatikusan lefékeznek.

Az elektromos rollerek és a környezetvédelem

„Minden változik, a lényeg nem.” Következő gondolatomat az Animal Cannibals népszerű slágerének szövegével kezdem. A minden változás ez esetben úgy értendő, hogy a közlekedés egy változáson megy keresztül, amely során egyre több, újabb és újabb eszköz jelenik meg. A lényeg pedig megmaradt, azaz: *„A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra.”*⁵⁷

A közlekedés terén megjelent eszközök közé sorolható a polymobil, a nitro scooter, az e-scooter, a hoverboard, a segway. Városaink látképeinek részei lettek ezek az eszközök, melyek a mikromobilitás szimbólumai.

⁵⁶ Varga, G.: Újfajta közterület-használati kihívások Budapesten: fókuszban a segwayek és az elektromos rollerek. Építészfórum. 2021. május 28.

Forrás: <https://epiteszforum.hu/ujfajta-kozterulet-hasznalati-kihivasok-budapest-tobb-szintu-onkormanyzati-rendszereben-fokuszb-an-a-segwayek-es-az-elektromos-rollerek>
Letöltés ideje: 2023.09.20.

⁵⁷ Irk Ferenc (2011): i.m.

Mindegyikük a tömegközlekedés zsúfoltságának terheit próbálja csökkenteni. Ezekkel közlekedve egyre többen hagyják hátra a gépjárműveiket, és ezáltal egyfajta környezettudatos életmódra hívják fel a figyelmet.⁵⁸ De valóban környezetkímélő ezeknek az eszközöknek a megjelenése, vagy ez csak tévhit?

Franciaországban a Montréal Polytechnique Szén-dioxid-semlegesség Kutatóközpont tanulmányt készített az elektromos roller környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban. A tanulmány rávilágít arra, hogy a második generációs elektromos roller használata hatszor több szén-dioxidot bocsát ki kilométereként, mint például ugyanennek a távolságnak a megtétele metróval. Hozzá tették, hogy ez csak harmada a fosszilis energiával közlekedő gépjárművek károsanyag-kibocsátásának. Az elektromos roller környezetre gyakorolt negatív hatásai a gyártása során keletkező üvegházhatású gázokból erednek. A környezetre gyakorolt negatív hatást legfőképpen az olyan szerkezeti elemek, mint például az akkumulátor és a váz jelentik, mely utóbbi alumíniumból készül. További kutatásokat végeztek a Párizsi Földtani Fizikai Intézet munkatársai, akik azt vizsgálták, hogy a folyókba dobott elektromos rollerek milyen hatással vannak a környezetre. Azzal kapcsolatban nem rendelkeznek pontos információval, hogy az akkumulátorok hogyan korrodálódnak a víz alatt. Hozzá tették, hogy az eszközök alkatrészei kis mennyiségben nikkelt, ólmot és higanyt is tartalmaznak, melyek élettani hatása nem a legjobb. Problémát jelentenek a nanorészecskék is, mert fémeket tartalmaznak, melyek a vízbe jutva az élő szervezetbe is bekerülhetnek.⁵⁹ Jól látható, hogy megoszlanak a vélemények környezetre gyakorolt hatással kapcsolatban is. Van, aki szerint ez egy alternatív köz-

⁵⁸ Skorka, T. (2018): i.m.

⁵⁹ Bodnár, B.: Lehet, hogy mégsem olyan környezetbarát az elektromos roller, mint hittük. Raketa.hu. 2023. március 30.

Forrás: <https://raketa.hu/lehet-hogy-megsem-olyan-kornyezetbarat-az-elektromos-roller-mint-hittuk>

Letöltés ideje: 2023.08.30.

lekedési eszköz, melynek az ökológiai lábnyoma jóval kisebb, mint az autóké, de van, aki szerint az elektromos roller nem biztos, hogy a legjobb alternatív megoldás.⁶⁰

Elektromos rollerrel történt balesetek

Arra vonatkozóan, hogy az elektromos rollerek megjelenése óta hazánkban mennyi baleset történt e-rollerrel, valamint a balesetek kimenetelével, súlyosságával kapcsolatban releváns információval a Központi Statisztikai Hivatal adatállománya nem rendelkezik.

Magyarországon a rendőrkapitányságokon az e-rollerrel történt baleseteket vagy segédmotor-kerékpáros, kerékpáros vagy gyalogos balesetként rögzítik statisztikailag, de van, ahol egyáltalán nem vezetnek erről nyilvántartást. Ezzel kapcsolatban dr. Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben című cikkében szintén nem találunk adatot.⁶¹

Itt azért érdemes említést tenni az elektromos rollerrel úttesten történt balesetekről is.

A kutatás statisztikai eredményei

Módszertan

Kutatásom során az elektromos rollerek kérdéskörét vizsgáltam, kvantitatív és kvalitatív módszerek alkalmazásával. Kutatásom első részében kérdőíves adatfelmérést végeztem, második részében pedig félig strukturált szakértői interjúkat készítettem. Az interjúk magyar nyelven készültek. Az interjúalanyok nevét az anonimitás érdekében megváltoztattam. Az inter-

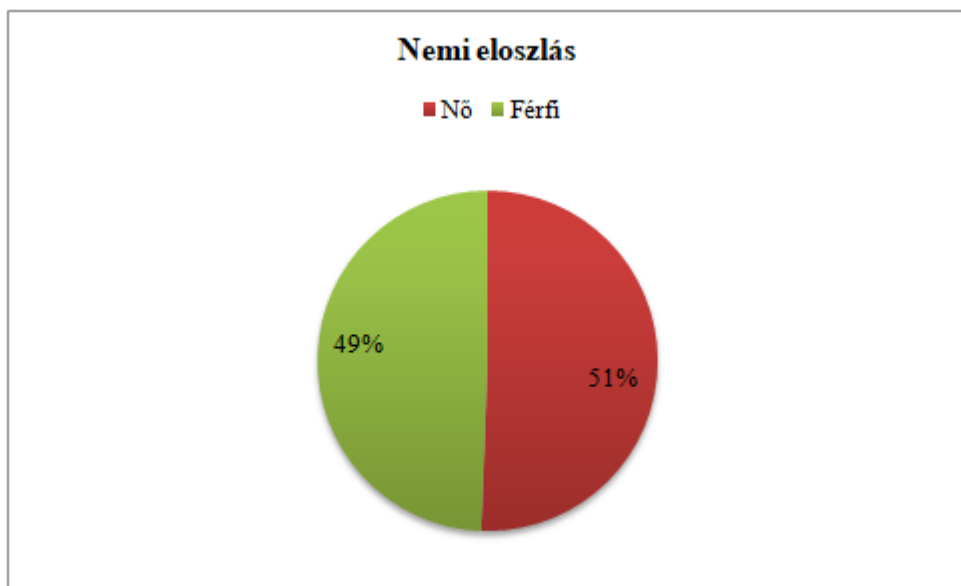
⁶⁰ Szemere, D. & Iványi, T.: Elektromos rollerek fogyasztói megítélésének vizsgálata a három rétegű üzletimodell-vázson segítségével. *Vezetéstudomány* 2023/9. szám. 74–87. o.

⁶¹ Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben. *Tanulmányok: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa* 2019/5. szám. 1. o.

júk kérdéseinek kialakítása, majd az interjúk elemzése során három kutatási dimenziót állítottam fel, amelyeket egyfajta mentális rácsként alkalmaztam.

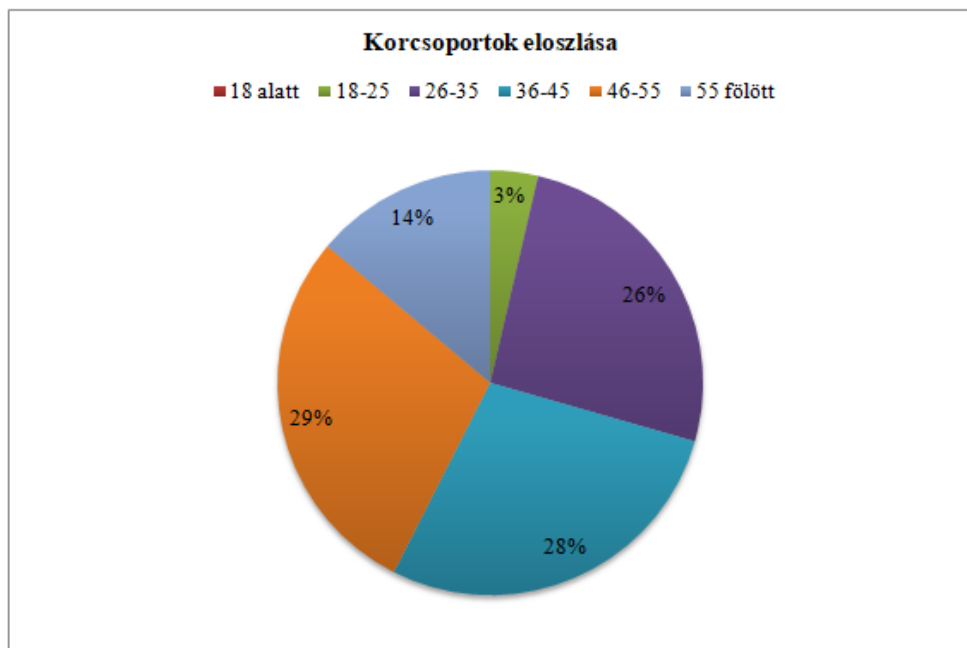
Az elektromos rollerek használata

Kutatásom első részében online kérdőíves vizsgálatot végeztem az elektromos rollerek használatát illetően. A kérdőíves vizsgálat során a Google Forms felmérés-adminisztrációs szoftverét használtam. A kérdőíves vizsgálat a 2023. augusztus 22. és 2023. augusztus 30. közötti időintervallumban történt. A kérdőívet a Facebook közösségi hálózat oldalán tettem elérhetővé. Az említett időszak során 470 fő töltötte ki az online kérdőívet.



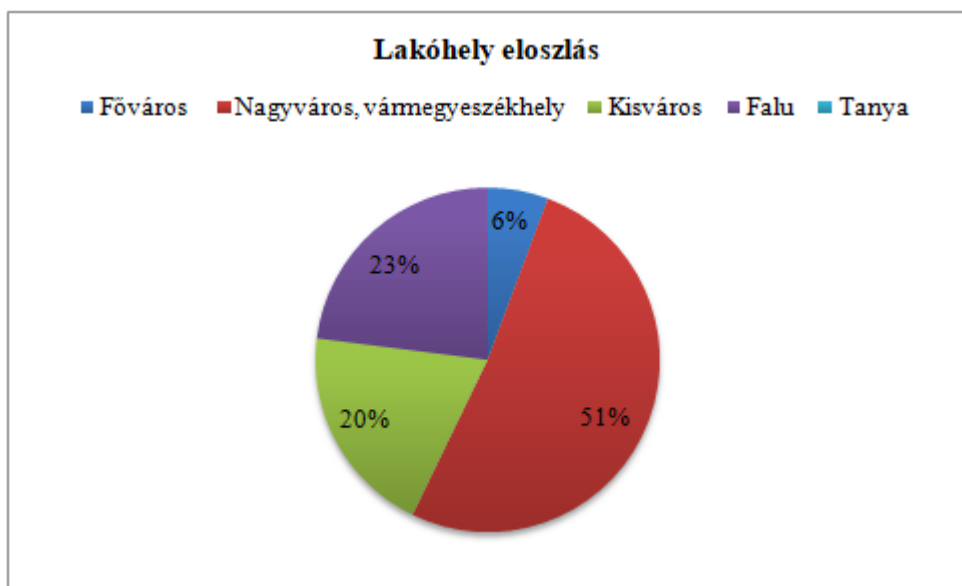
1. számú ábra
A nemek szerinti eloszlás

Az 1. számú ábrán látható, hogy az online kérdőívet kitöltő személyek 51%-a nő, 49%-a férfi volt.



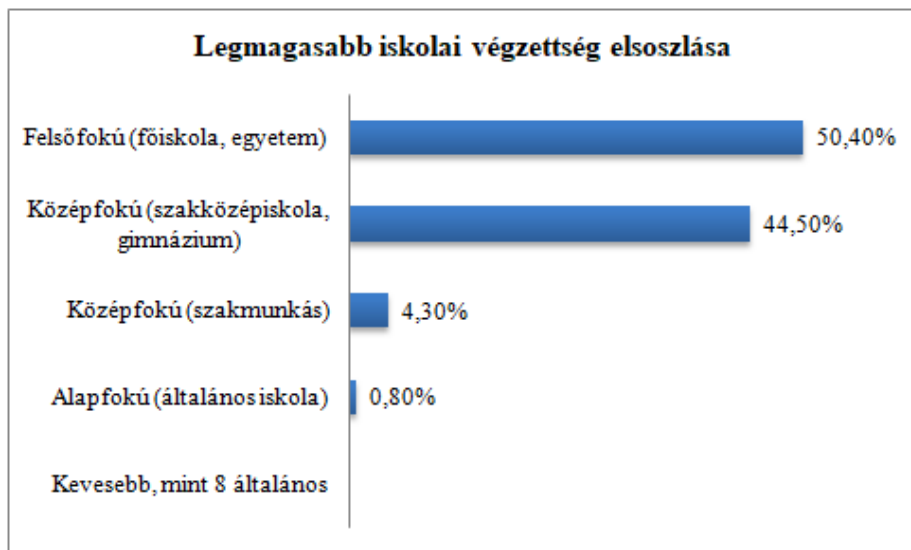
2. számú ábra
A korcsoportok szerinti eloszlás

A 2. számú ábra alapján jól látható, hogy a válaszadók különböző összetételű korcsoportokba tartoznak. A megkérdezettek 14%-a az 55 év fölötti, 29%-a a 46–55 év közötti, 28%-a a 36–45 év közötti, 26%-a a 26–35 év közötti, valamint a 3%-uk a 18–25 év közötti korcsoportba sorolta magát.



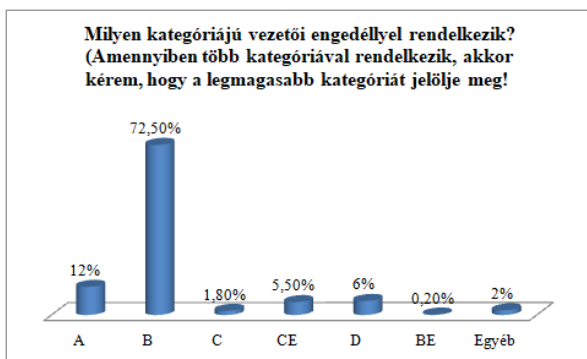
3. számú ábra
Lakóhely szerinti eloszlás

A 3. ábra a megkérdezettek lakóhely szerinti megoszlását mutatja. Jól látható, hogy a kérdőívet kitöltők 6%-a a fővárosban, 51%-a nagyvárosban, vármegyeszékhelyen, 20%-a kisvárosban, valamint 23%-a falun él. Ez azért is érdekes, mert a kitöltők többsége részére az elektromosroller-megosztó szolgáltatás elérhető.



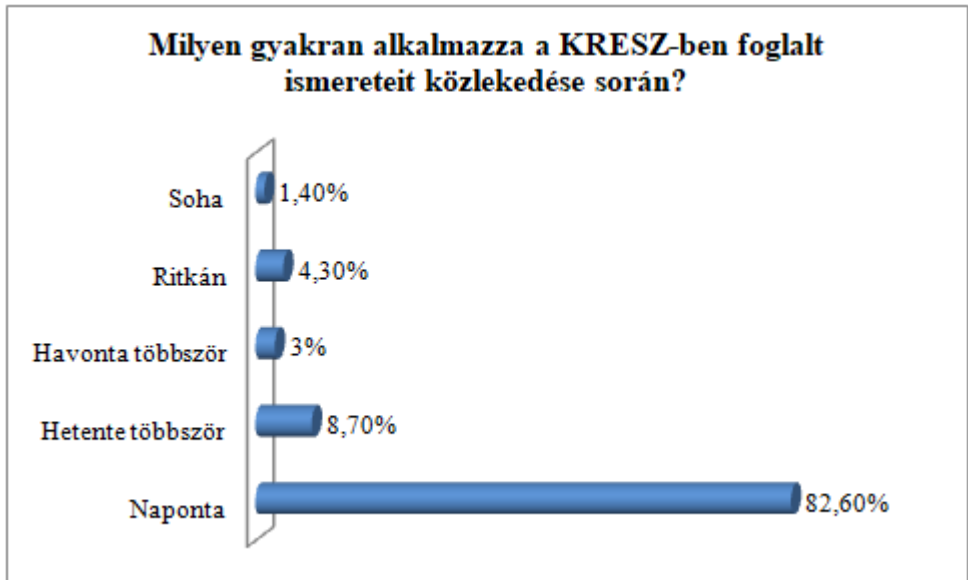
4. számú ábra
Legmagasabb iskolai végzettség szerinti eloszlás

A 4. ábra alapján megállapítható, hogy az online felmérésben részt vevők 50,4%-a felsőfokú, 44,5%-a szakközépiskolai, gimnáziumi, 4,3%-a szakmunkás, valamint 0,8%-a alapfokú végzettséggel rendelkezik.



5. számú ábra
A vezetői engedéllyel rendelkező személyek legmagasabb kategóriájú vezetői engedélyének eloszlása

A válaszadók 93%-a rendelkezik vezetői engedéllyel, ami 437 főt jelent. A vezetői engedéllyel rendelkező személyek 12%-ának „A” kategóriájú, 72,5%-ának „B” kategóriájú, 1,8%-ának „C” kategóriájú, 5,5%-ának „C+E” kategóriájú, 6%-ának „D” kategóriájú; 0,2%-ának „B+E” kategóriájú, továbbá 2%-ának Egyéb kategóriájú vezetői engedélye van.



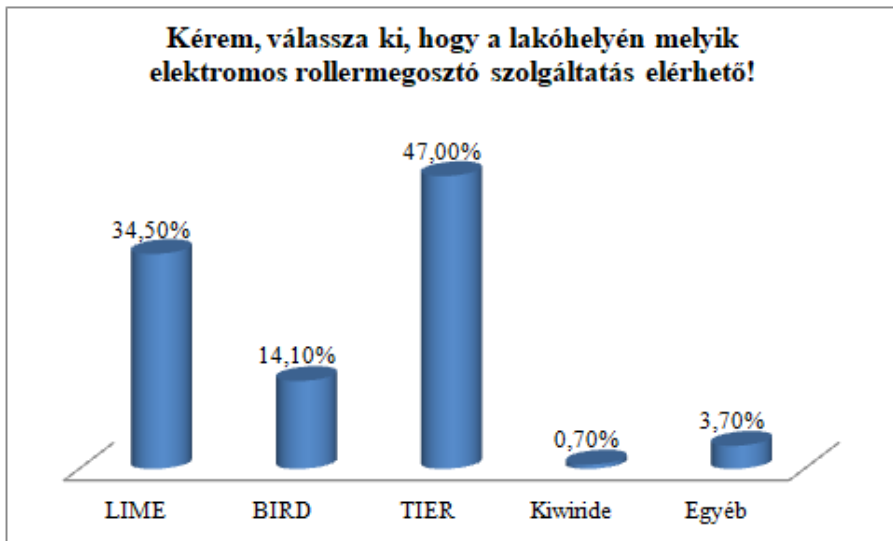
6. számú ábra
A KRESZ alkalmazásának gyakorisága a válaszadók közlekedése során

A megkérdezettek 92,3%-a ismeri az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet közúti közlekedés szabályairól szóló előírásokat, vagyis a KRESZ-t. A válaszadók 82,6%-a naponta, 8,7%-a hetente többször, 3%-a havonta többször, 4,3%-a ritkán és 1,5%-a soha nem alkalmazza a KRESZ-ben foglalt ismereteit a közlekedése során. Ez az információ számomra meglepő, mivel az ezt megelőző kérdésre 92,3% válaszolta azt, hogy ismeri a KRESZ-t, de napi szinten csak a 82,6% használja. Az eltérés vélhetően azért van, mert a kitöltők a járművel való közlekedésre gondoltak, megfigyelve a gyalogosokra és utasokra vonatkozó rendelkezésekről.

A kérdőíves felmérésben részt vevő személyek 24,7%-a már használt elektromos rollert, ami 116 főt jelent. Az elektromos roller használatának gyakoriságát illetően a válaszadók 11,7%-a rendszertelenül, 4,3%-a ritkábban, mint havonta, 3%-a havonta egyszer, 1,9%-a havonta többször, 0,6%-a hetente egyszer, 1,5%-a hetente többször, valamint, 1,7%-a naponta használ elektromos rollert. Ezek a számok is egyértelműen bizonyítják, hogy az emberek körében mennyire népszerű az elektromos roller. A mikromobilitási eszköz elterjedéséhez, valamint népszerűségéhez a rollermegosztók nagyban hozzájárultak. Ezek a számok az elkövetkező időben vélhetően növekvő tendenciát fognak mutatni. De nem csak a bérlemények, hanem a saját tulajdonban lévő elektromos rollerek is egyre nagyobb számban lesznek jelen az utakon. Ezen adatok alapján sokan arra a következtetésre juthatnak, hogy ezáltal a balesetek száma is növekvő tendenciát fog majd mutatni. Ez a feltevés nem feltétlenül fedi a valóságot, mert a járműpark növekedése nem szükségszerűen eredményezi a baleseti számok emelkedését.⁶²

Az online kérdőívet kitöltők 6,8%-a rendelkezik saját tulajdonú elektromos rollerrel. A válaszadók 58,5%-ának van lakóhelyén elektromosrollermegosztó szolgáltatás, 8,1%-ának nincs tudomása arról, hogy a lakóhelyén van-e elektromosroller-megosztó szolgáltatás.

⁶² Major, R.: A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. Belügyi Szemle 2021/2. különszám. 105–119. o.



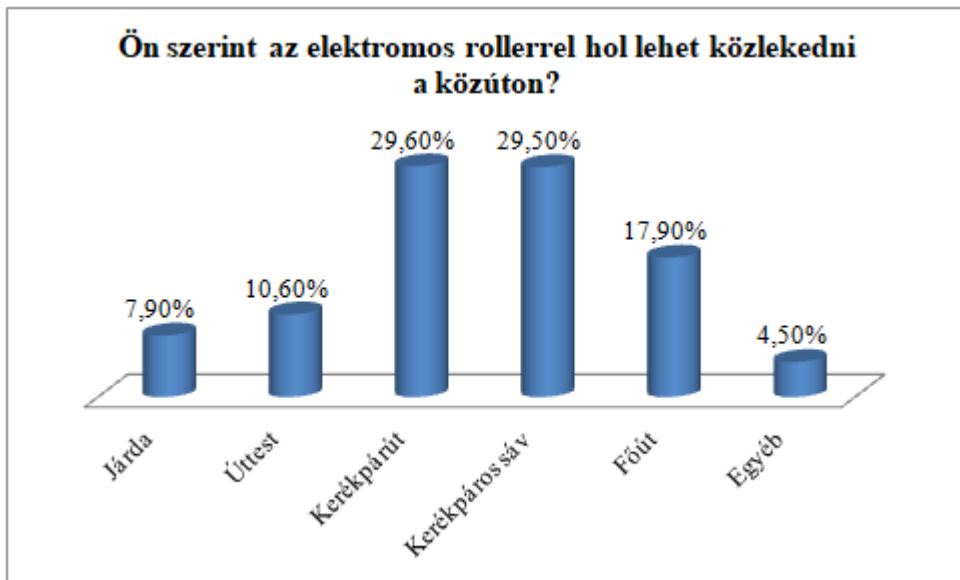
7. számú ábra

A válaszadók lakóhelyén elérhető elektromosroller-megosztó szolgáltatók

A 7. ábra alapján jól látható, hogy az online felmérés során megkérdezett személyek lakóhelyének 34,7%-ában a LIME, 14,1%-ában a BIRD, 47%-ában a TIER, 0,7%-ában a Kiwiride, valamint 3,7%-ában egyéb típusú elektromosroller-megosztó szolgáltatás érhető el.

A válaszadók 35,3%-a szerint a KRESZ szabályozza az elektromos rollerrel való közúti közlekedés szabályait. A megkérdezettek 43,6%-a szerint a KRESZ nem szabályozza az elektromos rollerrel történő közlekedést a közúton, továbbá 21,1%-nak nincs erről információja. Kutatásom során számomra ez egy sarkalatos kérdés volt, mellyel arra voltam kíváncsi, hogy az emberek mennyire vannak tisztában a jelenlegi szabályozatlansággal. A válaszadók nagyobb százaléka úgy véli, hogy a KRESZ szabályozza a rollerek használatát, ami nem igaz. A KRESZ-ben az elektromos roller nem szerepel, így pontos jogi megítélése vita tárgyát képezi. Sokan úgy vélik, hogy attól, mert nem szerepel a függelékben, a jogszabályokat egy fajta flexibilitást követve az élethez kell alkalmazni, így a rollert a meglévő kategóriákban kell elhelyezni. Itt a rendőrség, ügyészség, valamint a Kúria

eltérően rendelkezik. Sajtóértesülések alapján a törvényjavaslat előkészítése évek óta folyamatban van, de ezzel kapcsolatban hivatalos álláspont nincs. A szabályozás a jövőben elengedhetetlen.



8. számú ábra
Elektromos rollerrel történő közúti közlekedés

A 8. ábra megmutatja, hogy arra a kérdésre, hogy közúton hol lehet közlekedni elektromos rollerrel, a válaszadók 7,9%-a a járdát, 10,6%-a az úttestet, 29,6%-a a kerékpárutat, 29,5%-a a kerékpársávot, valamint 17,9%-a a főutat jelölte. A kitöltők között megoszlik a vélemény azzal kapcsolatban, hogy ezen eszközök hol közlekedjenek. A szavazók többsége úgy véli, hogy a kerékpárosok által használt útfelület lenne a legjobb hely, amivel személy szerint egyetértek. A legtokéletesebb megoldás vélhetően az lenne, ha az elektromos rollerrel közlekedők részére egy teljesen új útfelületet lehetne létesíteni, de ezt jelen pillanatban elképzelhetetlennek tartom.

A kutatásban részt vevő személyek 59,1%-a, vagyis 278 fő gondolja úgy, hogy szükséges lenne bármilyen típusú védőfelszerelés az elektromos

roller használatakor a közúti közlekedés során. Ezen személyek 58%-a szerint a bukósisak, 19%-a szerint a könyökvédő, 18%-a szerint a térdvédő, 2,5%-a szerint a védőruházat (overál, csizma, kesztyű) lenne a legmegfelelőbb védőfelszerelés.

Az elektromos rollert használó személyek 6%-ának már volt közlekedési balesete az elektromos rollerrel. Ezeknek a személyeknek az 57,1%-a dologi (anyagi káros), 28,6%-a könnyű sérüléses (8 napon belül gyógyuló), valamint 14,3%-a súlyos sérüléses (8 napon túl gyógyuló) balesetet szenvedett.

Az online kérdőívet kitöltő személyek 78,1%-a szerint nem fogyaszthat, 12,1%-a szerint pedig fogyaszthat alkoholt az elektromos roller használója a közúti közlekedést megelőzően. A megkérdezett személyek 9,8%-ának nincs tudomása erről az információról. Az elektromos rollert használó személyek 5,9%-a már közlekedett ittas állapotban a közúton.

Örömmel tölt el, hogy a közvélemény többsége úgy gondolja, hogy a védőfelszerelés ezen eszközök közlekedése során szükséges. Ezt én is így gondolom. A jövőben, ha csak a nemzetközi szabályozásokat nézzük, több ország a védősisakot, mint kötelező felszerelést előírja, amit a hazai jogalkotónak mindenképpen figyelembe kellene vennie, illetve ezt a kötelezettséget jogszabályi szinten feltétlenül be kell vezetni. Az ittasággal kapcsolatban én is egyetértek: nem lenne szabad úgy részt venni a közúti közlekedésben, ha előtte alkoholt fogyasztunk. Ezen álláspontot a Kúria döntése is megerősíti.

A kutatásban részt vevő személyek 88,1%-a rendelkezik biztosítással, vagyis 414 fő. Ezen személyek 81,9%-ának van kötelező biztosítása. A biztosítással rendelkező személyek több, mint fele rendelkezik személybiztosítással. Továbbá a biztosított személyek 75,2%-ának van lakásbiztosítása is. Ezen felül a megkérdezett biztosítással rendelkezők további 2,9%-a rendelkezik egyéb biztosítással.

A válaszadók 88,3%-a gondolja azt, hogy szükséges, hogy az elektromos rollert használók rendelkezzenek biztosítással egy esetleges közúti közlekedési baleset során. A válaszadók 13,4%-a szerint rendelkezik olyan

baleseti biztosítással, amely megtéríti az esetlegesen bekövetkező közúti közlekedési baleset következtében keletkezett kárt. A kérdőívet kitöltők 22,6%-ának nincs információja arról, hogy a biztosítása tudja-e fedezni az elektromos rollerrel történő közlekedés során az esetlegesen bekövetkező közúti közlekedési balesetből adódó károkat. Az e kérdésre adott válaszok jól mutatják e pont szükségességét, amit a hazai jogalkotás során mindenképpen szem előtt kellene tartani. Egy káresemény során e pont megléte igen fontos tény. Ugyanis ha egy baleset során dologi kár keletkezik, akkor az okozott kárt a biztosító rendezi. Viszont amennyiben ezzel nem rendelkezünk, vagy nem kötelező ennek a megléte, akkor a kártérítés polgári peres úton érvényesíthető. Tekintve a bíróságok leterheltségét, ez egy igen hosszadalmas folyamat, még akkor is, ha tudjuk, ki okozta a kárt, viszont ha nem, akkor a keletkezett kárt kénytelenek leszünk mi magunk megtéríteni. Hogy ez a teljes összeg vagy részösszeg, az annak függvénye, hogy rendelkezünk-e cascoval. Ha van ilyen opciónk, akkor az önrész befizetésével tudjuk a kárt helyreállítani. Ha nincs, akkor teljes egészében nekünk kell megtérítenünk a kárt. Ezeknek tükrében a jogalkotónak kötelezővé kellene tenni a biztosítást.



9. számú ábra
Közlekedési konfliktus az elektromos rollert használók és a közlekedési csoportok között

Az elektromos rollert használó személyek 13%-a már került közlekedési konfliktusba, amikor az elektromos rollert használta. Ezen személyek 33%-a gyalogossal, 47%-a kerékpárossal, 13%-a gépkocsival, 7%-a egyéb közlekedési csoport tagjával került közlekedési vitába. Ez az adat egyáltalán nem meglepő, hiszen a rollerek egyre népszerűbbek az emberek körében. Az, hogy a legtöbb konfliktus a kerékpárosokkal van, nem meglepő. Ez arra vezethető vissza, hogy a rolleresek a kerékpárosok által használt útfelületeket használják leggyakrabban. Ezután legnagyobb számban a gyalogosokkal kapcsolatos konfliktushelyzetek alakulnak ki, ami a járdán való közlekedésre vezethető vissza. Ezt követik a gépkocsikkal kapcsolatos konfliktushelyzetek, amelyek oka pedig az úttesten történő közlekedés.

A kutatás statisztikai eredményei

Az elektromos rollerek használata a szakértői interjúk alapján

Kutatásom második részében kilenc félig strukturált interjút készítettem Magyarország különböző területein dolgozó magyar rendőrökkel. Az interjúalanyok nevét a dolgozatban megváltoztattam az anonimitás érdekében. Az interjúalanyok 77%-a férfi, 23%-a nő. Az alanyok már több éves szakmai tapasztalattal rendelkeznek az adott szakmai területen. Az interjú kérdéseinek kialakítása, majd az interjúk elemzése során három kutatási dimenziót állítottam fel, melyeket egy fajta mentális rácsként alkalmaztam. Ezek: az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladatellátási területén; a szakemberek tapasztalatai; a szakértők véleménye az elektromos roller jogi szabályozására vonatkozóan.

Az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladatellátási területén

Kutatásom első dimenziójában szerettem volna választ kapni arra, hogy az ország különböző illetékességi területein dolgozó szakemberek meglátása szerint az illetékességi területükön az elektromos roller és az azzal közlekedő személy minek minősül.

„Nálunk jármű és azon belül segédmotoros kerékpár.”⁶³

„Ez egy nagyon érdekes kérdés, mivel megoszlanak a vélemények. A megyei vezetés szerint smkp, az osztályvezetőm szerint a teljesítményt kell nézni, és ez alapján 300 W felett smkp, de ezt nem merik felvállalni.”⁶⁴

„Figyelemmel arra, hogy a KRESZ nem tartalmazza ennek a közlekedési eszköznek a megnevezését, bármilyen járműkategóriába történő besorolását, így az ezzel közlekedő személy gyalogosnak minősül.”⁶⁵

⁶³ Részlet a 1. szakértői interjúból

⁶⁴ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁶⁵ Részlet a 3. szakértői interjúból

„Jármű, smkp vezetőjének minősül. Így a járművezetővel szemben alkoholszonda, járművezetői engedély megléte, biztosítás meglétének vizsgálata szükséges.”⁶⁶

„Az eddigi kevés esetem többségében gyalogosnak minősült.”⁶⁷

„Attól függ, hogy ki helyszíneli, ki hogyan akar a megyei felső vezetés elvárásainak megfelelni. Nagyon erőltetik minden esetben a járművezető megállapítását. Ha én helyszínelek, akkor addig, míg bűncselekmény nem valósul meg, addig gyalogosként kezelem a hatályos jogi normáknak megfelelően, mivel ez nincs szabályozva. Úgy gondolom, hogy a szabálysértés és a bűncselekmény súlyossági foka vagy a jogsértésnek a szintjei, például a sérülés foka választja el egyiket a másiktól. Illetve a befolyásolt állapot. Ittas vagy bódult állapot. Amiatt veszem bűncselekménynek, ha valamelyik tényező felmerül, mert a büntetőeljáráásban tágabban értelmezhető a közlekedési eszköz”⁶⁸

„Megítélése szubjektív.”⁶⁹

„Változó, hol gyalogosnak, hol járműnek. Én gyalogosként kezelem őket.”⁷⁰

„Nálunk segédmotor-kerékpárként kell kezelni 25 km/h alatt.”⁷¹

A szakemberek válaszaiból az derült ki, hogy eltérőek a nézőpontok az elektromos rollerrel és az azt vezető személlyel kapcsolatban, ami nem meglepő. Dolgozatomban itt visszaköszön a hatóságok álláspontjai közötti eltérés problematikája.

A személyes véleményem az, hogy az elektromos roller a KRESZ számára ismeretlen fogalom, így, ahogy azt már a korábbiakban kifejtettem, ugyan megvalósul az ittas, valamint a bódult állapotban történő járművezetés bűncselekménye, de más közlekedési bűncselekmény nem, mivel az

⁶⁶ Részlet a 4. szakértői interjúból

⁶⁷ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁶⁸ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁶⁹ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁷⁰ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁷¹ Részlet a 9. szakértői interjúból

elektromos roller járműkategórián belüli további behatárolása elakad. Ezen eszközzel történő baleset során a 60/2010. ORFK utastás⁷² nem zárja ki a súlyos testi sértéssel kapcsolatban a szemle tartását. Könnyű testi sértés esetén a szükséges indítványok beszerzése után szintén lehetséges a szemle tartás.

Másrészt szerettem volna azzal kapcsolatban is információt kapni a szakemberektől, hogy a munkahelyükön milyen eljárási rend vonatkozik az elektromos rollerrel közlekedő személyre.

„Nálunk az elektromos rollerrel közlekedőkkel szemben ugyanaz az eljárási rend, mint az smkp-val közlekedőkkel szemben.”⁷³

„Ha nagy sajtóvisszhangú lehet az ügy, akkor azt várják, hogy szemlézzenek benne. De szerintem ezt az adott helyszínelő dönti el.”⁷⁴

„Az elektromos rollerrel közlekedő smkp vezetőjének minősül. Járművezetővel szemben alkoholszondát használunk, és járművezetői engedély, biztosítás meglétének vizsgálata történik.”⁷⁵

„Hát meglátásom szerint majdnem mindenki máshogy kezeli, nincs megszokott vagy bevett iránymutatás. Volt, akitől azt hallottam, gyalogos lett, de van olyan is, aki járművezetőnek tekintette.”⁷⁶

„Az elektromos rollerrel történt eseményeket minden egyes esemény nem általánosan, hanem egyedileg van megvizsgálva, majd a közvetlen parancsnokkal történt egyeztetés után kerül rögzítésre és behatárolásra. Ilyenkor a vezető a döntése során figyelemmel van az aktuális statisztikai adatokra, az igazgatásrendészeti osztály elvárásaira, illetve a megyei vezetés által elvártakra.”⁷⁷

⁷² 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól.

⁷³ Részlet a 1. szakértői interjúból

⁷⁴ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁷⁵ Részlet a 4. szakértői interjúból

⁷⁶ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁷⁷ Részlet a 6. szakértői interjúból

„Helyszín megtekintése után a parancsnok hívása történik. Ezt követően majd eldönti, hogy milyen eljárási rendet alkalmazzak.”⁷⁸

„Az eljárási rend az e-rolleressel szemben változó, de többnyire gépi meghajtású jármű vezetőjeként kezelik.”⁷⁹

„Ha ittas, akkor ittas járművezetés, jogosítványt nem kell elvenni. Amúgy úgy kell kezelni, mint az smkp-t.”⁸⁰

Az interjúalanyok elmondása alapján jól látható, hogy nincs egy egységes eljárási rend az elektromos rollerrel közlekedőkkel szemben. Itt azért említést kell tenni arról, hogy az ORFK adott ki ezen eszközökkel közlekedő személyekkel szemben alkalmazandó eljárási rendet, melyet nem mindenki követ. Ennek a legfőbb oka a sok eltérő álláspont, ami már a törvényességi felügyeletet végző ügyészségnél kitűnik. További ellentét van a járásbíróságok ítéletei között is. Ha valaki ezeket nyomon követi, olybá tűnik, hogy nem tudja a bal kéz, mit akar a jobb.

Arra vonatkozóan is kerestem a választ, hogy az adott szakemberek a járműveken belül mely kategóriába sorolják az elektromos rollert. A megkérdezett szakemberek 44,5%-a segédmotoros kerékpárként kezeli, 44,5%-a nem tartja járműnek, 11%-a beépített erőgép által hajtott járműként tekint az elektromos rollerre. Továbbá a megkérdezett szakemberek 66,7%-a nem tesz különbséget az üléssel rendelkező és az üléssel nem rendelkező elektromos rollerek között, azonban 33,3%-uk szerint az üléssel rendelkező elektromos rollerek az európai uniós normák alapján már tekinthetők segédmotoros kerékpárnak. Ezen felül az interjúalanyok 77,8%-a nem tesz különbséget az elektromos rollerek között teljesítmény és sebesség alapján.

⁷⁸ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁷⁹ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁸⁰ Részlet a 9. szakértői interjúból

A szakemberek tapasztalatai

Az interjúalanyok az ország különböző feladatellátási területein dolgoznak. Ezen illetékességi területekhez tartoznak az alábbiak: Győr-Moson-Sopron Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Győri Rendőrkapitányság, Miskolci Rendőrkapitányság, Zala Vármegyei Rendőr-főkapitányság és Soproni Rendőrkapitányság. Az interjúalanyaim több éves szakmai múlttal és nagy hozzáértéssel rendelkeznek. Az interjúalanyok többsége baleseti helyszínelőként dolgozik, azonban van olyan, aki előadóként tevékenykedik. A megkérdezettek különböző rendfokozatokkal rendelkeznek. A megkérdezett szakemberek több mint fele helyszínelő már olyan balesetet, amely során az elektromos rollerrel közlekedő személy volt a balesetben érintett.

„Eddig öt esetben intézkedtem elektromos rolleressel. Ebből egy olyan eset volt, amikor a rollerrel közlekedő személy a kerékpárúton, a kerékpárosokkal szemben közlekedett, majd amikor vele szemben közlekedtek kerékpárok, kitért előlük. De egyszer egy kanyarban nem látta a kerékpárost és összeütköztek. Mind a kerékpáros, mind a rolleres megsérült...”⁸¹

„Kerékpáros személy ütközött egy rolleres személlyel, ahol személyi sérülés történt.”⁸²

„Több ilyen esetem is volt. Az első esetemnél egy kerékpárúton lejtőn lefelé érkezett egy kerékpáros, vele szembe emelkedően haladt egy e-rolleres. Egyszerre értek egy T alakú kereszteződéshez, mindketten egyszerre haladtak rá az úttestre, és az úttest közepén az e-roller balra kanyarodva befordult a kerékpáros elé, és összeütköztek. Mind a ketten megsérültek. A következőnél egy e-rolleres hölgy az úttestről a kerékpáros nyomot követve felhajtott a kerékpárútra, ahol vele szemből szabálytalanul érkező kerékpárossal ütközött. A harmadik esetem során e-rollerrel egy férfi behaladt a

⁸¹ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁸² Részlet az 5. szakértői interjúból

sétálóutcába, és egy ötéves kislányt fellökött. Ebben az esetben jelentés készült, mivel nem volt nagy sebessége a rollernak.”⁸³

„Igen, volt ilyen tapasztalatom. Az elektromos rollerrel közlekedő személy egy elsőbbségadás kötelező jelzőtáblával alárendelt útról egy személygépkocsi jobb elejének ütközött.”⁸⁴

„Egy esetben, az úttesten esett el a rollerrel a személy, és súlyos sérülést szenvedett.”⁸⁵

Ezek a balesetek jól tükrözik, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek a kerékpárosok által használt útfelületeket veszik igénybe. De ezt a tényt az empirikus kutatásom során tapasztaltak is megerősítik. Ebből természetesen az adódik, hogy a kerékpárutat igénybe vevő kerékpáros személyekkel lesz konfliktusa az elektromos rollereseknek, illetve kerékpárút és út kereszteződésénél a gépkocsikkal.

Szerettem volna azt is megvizsgálni, hogy a szakemberek az említett esetekben milyen minősítésben intézkedtek az elektromos rolleressel, valamint hogy az adott intézkedéseket mely norma alapján hajtották végre.

„Ezen esetben, amit említettem, gyalogosként kezeltem. A hatályos KRESZ alapján jártam el.”⁸⁶

*„Eljárást indítottam, melynek baleseti része az igazgatásrendészetre ment, viszont a rolleresnek volt eltiltása. Az ügy még mindig vizsgálat alatt...”*⁸⁷

„Az első esetben, amit említettem, ott mind a ketten megsérültek, ezért szabálysértési eljárást indítottam, nem tudom, mi lett a vége. A második

⁸³ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁸⁴ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁸⁵ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁸⁶ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁸⁷ Részlet az 5. szakértői interjúból

*esetnél is szabálysértési eljárás lett. A harmadik esetben pedig már említettem, hogy jelentés készült, mivel nem volt nagy a sebessége a rollernek.*⁸⁸

*„Szabálysértési eljárást kezdeményeztem ellene, mivel gyalogosként az úttesten közlekedett a járda helyett.”*⁸⁹

*„Gyalogost zavaró magatartása miatt helyszínbírságot kapott.”*⁹⁰

Ezeknél az eseteknél ismét megmutatkoznak az eltérő álláspontok. Itt ismét jól látható és érezhető a szabályozás hiánya. A megkérdezettek közül volt, aki az esetet egy rendőri jelentéssel lezárta, mely során az iratanyag irattárba került. Volt, aki az elektromos rollerest gyalogos személyként minősítette, és e szerint folytatta le az eljárást. Volt, aki segédmotor-kerékpárosként minősítette az esetet, és e szerint folytatta le az eljárást. Ezek az esetek nem csak az eljáró rendőröknek, ügyészeknek, hanem a bírónak is nagy fejtörést okoztak, ami a jelenlegi szabályozatlanságból adódik. Ezért is lenne fontos minél hamarabb a jogszabály megalkotása, ugyanis ez mind a jogalkalmazóknak, mind a döntéshozóknak nagy segítséget jelent.

A szakemberek többsége szerint a lakóhelyükön az elektromos rollerek elterjedése egyre gyakrabban okoz valamilyen típusú közlekedési konfliktust a közlekedés többi résztvevőjével, legyen szó a gyalogosokról, a kerékpárosokról, a motorosokról, valamint a gépkocsivezetőkről. A közlekedési vita kialakulása nem véletlen, hiszen a közúti közlekedésben egyre magasabb számban vesznek részt az emberek saját tulajdonú vagy elektromos rollermegosztó szolgáltató által bérelt eszközökkel.

Továbbá a szakemberek mindegyike említést tett arról, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek, amikor a balesetben voltak érintettek, semmilyen típusú védőfelszerelést nem alkalmaztak. Úgy gondolom, na-

⁸⁸ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁸⁹ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁹⁰ Részlet a 7. szakértői interjúból

gyon fontos lenne legalább a védő sisak alkalmazása. Egy esetleges balesetnél a sérülés fokának csökkentésénél jelentős szerepe lenne ennek a biztonsági eszköznek.

Mindemellett kíváncsi voltam arra is, hogy az adott balesetekben érintett elektromos rollerrel közlekedő személyek rendelkeztek-e biztosítással.

„Azt, hogy személy- vagy lakásbiztosítással rendelkezett-e, nem tudom. A járművön nem volt.”⁹¹

„Nem rendelkezett, így szabálysértési feljelentést tettem.”⁹²

„Áh egyik sem. Egyik esetben sem.”⁹³

Tapasztalt baleseti helyszínelőként minden balesetnél ez a kérdés a legfontosabb a balesetben érintett személyek részéről. Az, hogy az intézkedő rendőr kivel szemben milyen eljárást kezdeményez, a vétklen felet részben vagy egyáltalán nem érdekli. A vétklen fél részére a legfontosabb a keletkezett kárának a megtérítése. Ezért is lenne fontos, hogy az elektromos rollerrel biztosítással rendelkezzenek a jövőben, mely az okozott kárt megtérítené.

Kutatásom harmadik dimenziójában a szakértők véleményére, előremutatató javaslataira voltam kíváncsi. Elsősorban az érdekelt, hogy mit gondolnak arról, hogy mely eljárási rend, illetve jogi megítélés lenne helyes az elektromos rollerrel közlekedő személlyel szemben.

„Én úgy gondolom, minden elektromos rollerrel közlekedő személyt járművezetőnek kellene tekinteni, függetlenül az elektromos roller teljesítményétől, kialakításától.”⁹⁴

⁹¹ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁹² Részlet az 5. szakértői interjúból

⁹³ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁹⁴ Részlet a 1. szakértői interjúból

„Én úgy gondolom, hogy ezen eszközök elszaporodása végett, illetve hogy eddig nem történt szabályozás, mindenféleképpen járműként kezelném. Az eszköz behatározása, fogalma a KRESZ-ben lenne a legfontosabb. Az smkp-vel azonos szinten szabályoznám.”⁹⁵

„Elsősorban járművezetőnek tekinteném az elektromos rollerrel közlekedő személyt, mivel ezeknek a rollereknek a lényege, hogy beépített erőgép hajtja őket, attól függetlenül, hogy bizonyos típusaik emberi erő által is hajthatók. Annak már nehezebb lenne a megítélése, hogy egy esetleges baleset bekövetkezése esetén a baleset pillanatában a rollert melyik erő hajtotta. Véleményem szerint ezt is lehetne ellenőrizni akkor, ha az ilyen rollerekbe beszerelésre kerülne egy olyan szerkezet, amely által szabályozhatná a vezetője, hogy az adott útszakaszon „gépi üzemmódban” vagy „manuális üzemmódban” közlekedik, és a választott üzemmódot ez a szerkezet ellenőrizhetően rögzítené, tárolná az adatokat bizonyos ideig. Amennyiben pedig a baleset pillanatában „manuális módban” közlekedett a vezető, akkor – ahogy a kerékpárt hajtó és toló között is ez a különbségtétel alapja – gyalogosnak minősülne. Ez a szempont az elektromos rollert vezető által ittasan okozott baleset nézőpontjából is releváns lenne. A másik megoldás az lehetne, hogy ne lehessen ezeket a rollereket egyáltalán emberi erővel hajtani, ha lemerül az akkumulátor.”⁹⁶

„Járművezetőkkel szembeni eljárás, mivel véleményem szerint a sokszor hangtalan eszközökkel a gyalogosok között a járdán közlekedve balesetet előidéző szituációk alakulnak ki, és a több ilyen jellegű jármű közlekedésben való részvétele fokozott balesetveszéllyel jár. A járművezetői engedéllyel nem rendelkező eszközhasználók a hiányos KRESZ-ismeretek nélküli közlekedésben való részvétele balesetveszéllyel jár. Szükséges lenne országosan egységes állásfoglalás az e-rollerekkel kategóriába történő sorsolás miatt.”⁹⁷

⁹⁵ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁹⁶ Részlet a 3. szakértői interjúból

⁹⁷ Részlet a 4. szakértői interjúból

„Én mindenképpen úgy gondolom, hogy járművezető. Nem tartom feltétlen jónak, hogy az elektromos rollerral pl. a gyalogjárdán a többi gyalogos között közlekedik. Hirtelen és nagyobb sebességgel, mint egy gyalogos, így könnyebben veszélyhelyzetet tud előteremteni.”⁹⁸

„Minden egyes eseményt külön kezelnek, nincs általános szabály vagy eljárási rend. Ez nem helyes. Véleményem szerint járművezetőként kellene kezelni, tekintettel arra, hogy gyalogosként sokkal gyorsabban tudnak közlekedni, az útestet veszik igénybe, és kerékpárosként viselkednek. A helyes az lenne, ha minél gyorsabban kerékpáros jogállást kapnának, aszerint kezelnék őket, de ahhoz szabályokat kellene hozni, be kellene kategorizálni az eszközöket.”⁹⁹

„Nincs kialakult eljárási rend. Míg semmilyen kategóriába nincs lefektetve járműként, ezért gyalogos. Mielőbb kategorizálni teljesítmény függvényében járműként.”¹⁰⁰

„Gyalogos, mivel a KRESZ 1. számú függelékében az e-rollert nem nevesíti járműnek. Önálló gépi meghajtás járműkategóriát kellene létrehozni szerintem a KRESZ-ben.”¹⁰¹

„Szerintem nincs egyértelműen szabályozva. Ha ittas, akkor járjanak el vele szembe, mivel gépi meghajtású. A többivel csak ha megfelelően szabályozva van, akkor kellene foglalkozni. Egyszerűen szabályoznám, azt kéne alkalmazni, mint az smkp-nál.”¹⁰²

A szakértő interjúalanyok egyöntetűen egymástól függetlenül arra az álláspontra jutottak, hogy a jelenlegi szabályozatlanság hosszú távon tarthatatlan. A jelenlegi helyzet ellen a jogalkotónak minél hamarabb meg kell alkotni azt a jogszabályt, mely az elektromos rollert szabályozza. A szakértő interjúalanyok egyértelműen megfogalmazták, hogy a KRESZ-ben nevesíteni kellene a fogalmát, valamint a járművek közötti elhelyezését. Ezt

⁹⁸ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁹⁹ Részlet a 6. szakértői interjúból

¹⁰⁰ Részlet a 7. szakértői interjúból

¹⁰¹ Részlet a 8. szakértői interjúból

¹⁰² Részlet a 9. szakértői interjúból

követően ugyanebben a jogszabályban rögzíteni kellene a vele kapcsolatos szabályokat. Ha ez megtörténne, akkor a különböző nézetek megszűnnének, és kialakulna a helyes szabályozás.

Összegzés

A jelenlegi helyzet rávilágít arra, hogy az elektromos roller kérdéskörének, illetve a hozzá hasonló eszközök megjelenésének szabályozása mennyire sürgető. Minden egyes nappal, amíg a jelenlegi helyzet bizonytalanságot okoz, egyre nagyobb az esély arra, hogy az adott eszköz használója baleset áldozatává váljon, ez pedig nem csak az egyénre, hanem a társadalomra is hátrányosan hat. Itt elsősorban az idővesztésre gondolok, melyet egy közlekedési baleset következtében létre jött „dugó”, azaz forgalmi torlódás eredményez, mely jelentős nemzetgazdasági érdekeket sért.¹⁰³

Egy személyi sérüléssel közlekedési baleset során megsérült személynek a kórházi ellátása során egy röntgentfelvétel huszonhétezer forintba kerül, melyet a társadalombiztosítás fizet. Komolyabb sérülés esetén más vizsgálatok költsége jóval többbe kerül, ezért a határ a csillagos ég lehet.

A legkomolyabb tragédia természetesen egy halálos kimenetelű baleset, mely nem csak az elhunyt hozzá tartozói számára óriási veszteség, hanem a nemzet számára is. Ennek a számszerűsített értéke 2017-ben 273 millió forint volt, melyben a forgalmi torlódás miatt keletkező károk is benne voltak.¹⁰⁴

Ettől még az elektromos rollerek népszerűsége töretlen, és az elkövetkező időben véleményem szerint az is marad. Munkám során egyre többet észlelem, hogy ezeknek az eszközöknek a használói milyen veszélyesen közlekednek, illetve előfordul, hogy egy rolleren többen is utaznak. Az e-rollerekkel kapcsolatos eltérő álláspontok mellett meg kell jegyezni, hogy a jogászok hajlamosak az adott szabályokat saját véleményükre formálni.

¹⁰³ Major, R.: Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztés csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. Belügyi Szemle 2021/6. szám. 1009–1026. o.

¹⁰⁴ Major, R. (2021): i.m.

Az intézkedő rendőr pedig a baleset helyszínén nagyon nehéz helyzetben van. Ha az ORFK álláspontját követve szankcionálja az eszköz használóját, és az adott ügyben a bíróság eltérő ítéletet hoz, az véleményem szerint az intézkedő rendőr hitelességét, szakmai hozzáértését is megkérdőjelezi.

Számomra a legszimpatikusabb szabályozás egyébként a német. Láthatjuk, hogy a környező országokban, például Romániában mely jogsértések jelentkeztek ezen eszközökkel közlekedőknél. Ezek a jogsértések most is fennállnak, de nincsenek dokumentálva, mivel maga az eszköz ismeretlen fogalom.

Megfelelő szabályozás esetén ezek a szabálysértések kiugró tendenciát fognak mutatni, de egy kialakított szankciórendszerrel ezek száma csökkenthető lesz, valamint a jogsértésekkel szemben jogszerűen lehet fellépni.

Az elektromosroller-megosztó társaságok részére hátrányt jelentene, illetve anyagi terheket róna rájuk a jogalkotó, ha a védő sisak használatát, valamint a biztosítás, illetve a matrica feltüntetését a jogszabály kötelezően előírná, viszont mindez egy fajta biztonságot jelentene mind az eszközök használói, mind a többi közlekedő részére.

A saját applikációjukon keresztül a modern technika lehetőséget biztosítana arra, hogy a vezetői engedélyt képfelvétel készítésével rögzítsék, melynek hiánya esetén a szolgáltatás igénybevétele kizárt lenne.

Arra vonatkozóan, hogy használatot megelőzően az e-roller vezetője nincs ittas vagy bódult állapotban, büntetőjogi felelőssége tudatában egy nyilatkozat beszerzése lenne szükséges, melyben a használatba vevő arról nyilatkozna, hogy az eszköz használata előtt nem ivott, járművezetésre képes állapotban van, illetve nem fogyasztott kábító, bódító hatású szert.

A védő sisak tekintetében az elektromosroller-megosztó szolgáltatók a csomagküldő szolgálatok által használt csomagpontokat alkalmazhatnák, ahol a szolgáltatás megkezdése előtt a sisakot fel lehetne venni, használat után pedig ugyanitt le lehetne adni. Azzal kapcsolatban, hogy a védő sisakot ne tulajdonítsák el, ezen tárgyak értéke a szolgáltatás megkezdése előtt

egy kaució részeként letétbe kerülne a bankszámláról, mely az eszköz megléte esetén a bérlő számlájára visszakerülne. Továbbá valamennyi elektromos rollert fel lehetne szerelni menetrögzítő készülékkel, mely során egy esetleges ittas vezetésnél ez a készülék rögzíti, hogy az eszközzel gépi üzemmódban közlekedtek vagy éppen emberi erővel. Ezek az adatok egy balesetnél nagyban segítenék az eljárás menetét. Ezek kivitelezése valóban nagyobb terheket jelentene a cégek számára, melyek csak hosszú távon térülne meg, viszont a biztonság lényegesen fontosabb kérdés, mint a cégek anyagi helyzete.

A szakértői interjúk során érezhető volt a kollégák részéről, hogy a jelenlegi helyzet tarthatatlan. Én is úgy vélem, hogy a jogalkotónak minél hamarabb be kell avatkoznia, mert egyre több probléma lesz ezen eszközök vezetőivel, amit a kutatásom is igazol. Véleményem szerint az elektromos rollert minél hamarabb el kell helyezni a KRESZ rendelkezései között, és egy teljesen különálló részt kellene, hogy kapjon. A nemzetközi példákból tanulva és saját véleményem szerint a legjobb lenne, ha ezen eszközök vezetését a 14 életév betöltéséhez és vezetői engedélyhez kötnénk. Továbbá szükségesnek érzem a biztosítást és az eszközök regisztrációját egy matricarendszeren keresztül. Létfontosságú az elektromos roller műszaki paramétereinek rögzítése is jogszabályi szinten.

A jogalkotónak tehát minél előbb cselekednie kell ezen a téren, hogy elkezdjük helyreállítani azokat a rossz beidegződéseket, melyeket az elmúlt évek szabályozatlansága okozott, és megtegyük a szükséges jogi lépéseket annak érdekében, hogy ezek a közlekedési árnyak előléphessenek a fényre. Ennek bekövetkeztéig pedig híres magyar költőnk, Petőfi Sándor ismert versének címével zárom dolgozatomat az elektromos roller vonatkozásában: „*Minek nevezzelek?*”

Irodalomjegyzék

Tudományos cikkek és tanulmányok

Ambrus István – Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és seg-way-ek nyomában: A 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar Jog 2020/1. szám. 1–12. o.

Felföldi Péter: Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten. Belügyi Szemle 2021/7. szám. 1239–1259. o.

Felföldi, P. & Harangozó, V.: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre. Közbiztonsági Szemle 2021/1. szám. 45–60. o.

Felföld Péter – Málík Zoltán: Védtelen közlekedők láthatósága. Közbiztonsági Szemle 2021/2. szám. 23–39. o.

Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság, stressz, sebesség. Tanulóvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa. 2008. 6–8. o.

Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. Belügyi Szemle 2011/10. szám. 5. o.

Major, R.: A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. Belügyi Szemle 2018/12. szám 82–88. o.

Major, R.: A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. Belügyi Szemle 2021/2. különszám. 105–119. o.

Major, R.: Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztés csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. Belügyi Szemle 2021/6. szám. 1009–1026. o.

Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben. Tanulóvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa 2019/5. szám. 1. o.

Remsei, S.: Az elektromos roller – lehetőség vagy csapás. Lépések: A fenntarthatóság felé 2019/3. szám. 12–13. o.

Skorka, T.: E-roller: Járda vagy úttest? Új Magyar Közigazgatás 2018/1. szám. 19–24. o.

Szemere, D. & Iványi, T.: Elektromos rollerek fogyasztói megítélésének vizsgálata a három rétegű üzletimodell-vászon segítségével. *Vezetéstudomány* 2023/9. szám. 74–87. o.

Wei, W., Petit, Y., Arnoux, P.-J., & Bailly, N.: Head-ground impact conditions and helmet performance in E-scooter falls. *Accident Analysis & Prevention*, 181, Article 106935. 2023.

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106935>

Wang, K., Qian, X., Fitch-Polse, D. T., Lee, Y., Malik, J. & Circella, G.: What travel modes do shared e-scooters displace? A review of recent research findings. *Transport Reviews*, 2023/1. szám. 5–31. o.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2015639>

Könyvek és konferenciakötetek

Fülöp, Á., Fülöp, N. & Major, R.: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban (4., hatályosított, bővített kiadás). HVG-ORAC. 2021. ISBN: 978-963-258-518-5

Felföldi Péter: Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In: Zs. Marton, K. Németh, P. Pelesz & E. Péter (szerk): IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia tanulmánykötet. Pannon Egyetem. 2020. 120–129. o.

Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): A határrendészettől a rendészettudományig – Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVII. kötet. Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. 2016. 239–246. o.

Jogi források

Európai Parlament és a Tanács. (2013). 168/2013/EU rendelet a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű járművek típusjóváhagyásáról és a járművek felügyeletéről. Az Európai Unió Hivatalos Lapja, L 60, 52–128. o.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

Kúria. (2022). 2.Bfv.442/2022/5. számú határozat. Kúria.

Legfőbb Ügyészség, Nyomozás Felügyeleti és Vádelőkészítési Főosztály. (2020). NF.3992/2020/2-I. számú állásfoglalás. Legfőbb Ügyészség.

Magyarország Országgyűlése. (2012). 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről.

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200002.tv>

Miskolci Törvényszék. (2021). 7.Bf.382/2021/5-II-f. számú határozat. Miskolci Törvényszék.

Országos Rendőr-főkapitányság. (2010). 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól. Országos Rendőr-főkapitányság.

Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Közlekedésrendészeti Főosztály & Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Igazgatásrendészeti Főosztály. (2018). 29000/21125-1/2018.ált. számú és 29000/21901-2/2017.ált. számú állásfoglalás egyeztetett álláspontja. ORFK.

Online források és hírek

Révész, B.: Elektromos rollerek a nagyvilágban. Arsboni. 2022. február 1.

Forrás: <https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban>

Révész, B.: Legális a rollered? Arsboni. 2021. december 9.

Forrás: <https://arsboni.hu/legalis-a-rollered>

Bodnár, B.: Lehet, hogy mégsem olyan környezetbarát az elektromos roller, mint hittük. Raketa.hu. 2023. március 30.

Forrás: <https://raketa.hu/lehet-hogy-megsem-olyan-kornyezetbarat-az-elektromos-roller-mint-hittuk>

Eltűnnek az elektromos rollerek a francia fővárosból. MTI / HáziPatika. 2023. augusztus 26.

Forrás: <https://www.hazipatika.com/eletmod/utazas/cikkek/eltunnek-az-elektromos-rollerek-a-francia-fovarosbol>

Győrben és Sopronban is népszerű az e-roller, a szabályozás még várta magára – képek. Kisalföld. 2023. augusztus 25.

Forrás: <https://www.kisalfold.hu/helyi-eletstilus/2023/08/gyorben-es-sopronban-is-nepszeru-az-e-roller-a-szabalyozas-meg-varat-magara-kepek>

Románia még nem készült fel az elektromos rollerekre: egyre több a baleset. Mandiner. 2023. augusztus 7.

Forrás: <https://mandiner.hu/kulfold/2023/08/romania-meg-nem-keszult-fel-az-elektromos-rollerekre-egyre-tobb-a-baleset>

Ezer eurós büntetést kaphatnak az elektromos rollerezők. Magyar Szó. 2023. február 1.

Forrás: <https://www.magyorszo.rs/kozelet/a.10717/Ezer-euros-buntetest-kaphatnak-az-elektromos-rollerezok>

Rendőrség Hivatalos oldala

Forrás: <https://www.police.hu>

Ezek a szabályok vonatkoznak az elektromos rollerekre. SZMSZ (Szabad Magyar Szó). 2023. szeptember 1.

Forrás: <https://szmsz.press/2023/09/01/ezek-a-szabalyok-vonatkoznak-az-elektromos-rollerekre/>

Techsend Electric Scooter Cyber Monster elektromos roller – fekete.

Forrás: <https://techsend.hu/elektromos-robogo-kugoo-kirin-m4-pro-nye-reggel/>

Az EU-s országok elektromos rollerekre vonatkozó szabályainak áttekintése. Voltride Blog.

Forrás: https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozo-szabalyainak-attekintese.html

Elektromos roller szabályok Szlovákiában (rendőrség, magyar felirattal) [Video]. YouTube. 2020.

Forrás: <https://www.youtube.com/watch?v=sbydS19VhmM>

Varga, G.: Újfajta közterület-használati kihívások Budapesten: fókuszban a segwayek és az elektromos rollerek. Építészfórum. 2021. május 28.
Forrás: <https://epiteszforum.hu/ujfajta-kozterulet-hasznalati-kihivasok-budapest-tobbszintu-onkormanyzati-rendszereben-fokuszban-a-segwayek-es-az-elektromos-rollerek>